

dette paa alle Punkter har færre Udgifter pr. kørt Togkilometer end de danske Baner — som før nævnt var Totaludgiften 2 Kr. 36 Ø. for de danske Baner, 2 Kr. 25 Ø. for den engelske —, har det med Hensyn til Vedligeholdelse af Vogne og Lokomotiver en Udgift af 30 Øre pr. kørt Togkilometer, medens vi have 18 Øre. Heri ligger der et tilstrækkeligt Bevis for, at de enkelte Eksempler, det ærede Medlem for Slagelse fremførte, paa slet Vedligeholdelse, ere Illustrationer paa en almindelig gennemført uheldig Besparelse paa Materielvedligeholdelsen. Jeg maa have Lov til at anmode den højtærede Trafikminister om at lægge Vægt paa, at vort Statsbanemateriel ikke bliver lige saa daarligt som det tyske f. Eks. er blevet. Jeg tør maaske nok sige, at ikke alene den danske, men f. Eks. ogsaa den preussiske Statsbaneadministration kender noget til den Hage-Ambtske Reguladetri.

Jeg skal dernæst gøre en Bemærkning om Statsbanernes Leverancer. Derom er der blevet sagt meget og kan siges meget. Men alene det, at der gaar 35 Mill. Kr. dels paa det ordinære Budget for Jernbanerne, dels paa det ekstraordinære Budget, gennem Jernbaneledelsens Haand, viser, at Leverancerne ere en Ting, der skal foretages med den største Kontrol, og denne er nødvendig, selv om man har de reneste Engle til Embedsmænd. Jeg skal ikke paa Basis af tilfældige Slægtskabsforhold tillade mig Insinuationer af nogen som helst Art, det vilde være utilbørligt og urigtigt. Men jeg skal fremdrage en ganske enkelt Ting ved den sidste Kulleverance, idet der senere bliver Lejlighed til at komme ind paa det Spørgsmaal. Som det blev fremdraget af det ærede Medlem for Hillerød ved 3die Behandling i Fjor, blev ved Statsbanernes Kulleverance i Marts 1905 alle Tilbudene aabnede, men derefter samtidig forkastede, fordi man havde glemt et bekendt Hamborgerfirma, som i øvrigt er Agent for den store westphalske Kultrust. Dette at foretage Licitation og kassere Tilbudene, efter at man har aabnet dem, fordi man har glemt en god Bekendt, er i sig selv ikke ganske rigtigt og kan give Anledning til Skumlerier, som alle Parter helst bør undgaa. Jeg skal ikke komme ind paa at undersøge, om f. Eks. de skotske Kul ere af bedste Kvalitet, fordi det kommer fra en ganske bestemt Mine, og derfor er ensartet, eller de westphalske Kul ere de bedste, der leveres fra 14 forskellige Miner. Jeg skal heller ikke undersøge, fra

hvilket Tidspunkt man ophørte at opgive de westphalske Kul i tyske og ikke i engelske Tons, der veje 32 Pund mere, men jeg maa stille den Fordring, at der gives samme Betingelser for de tyske som for de engelske Firmaer; de tyske maa ikke stilles gunstigere med Hensyn til Leverancebetingelser.

De Herrer vide, at den westphalske Kultrust er et Syndikat, en af de store moderne Sammenslutninger, og den fører den almindelige Monopolpolitik, som gaar ud paa at tage Monopolpriser, hvor der ingen Konkurrence er, og gaar ned til Produktionspriser, hvor man har Konkurrence. Og uagtet Ribe ligger nærmere for en Leverance over Hamborg end Esbjerg, lyder ikke desto mindre Kultilbudet i Ribe paa 16 Kr. 14 Ø., men i Esbjerg, hvor man møder den engelske Konkurrence, paa 14 Kr. 82 Ø. pr. Ton. Nu bør man tage den Fordel, man kan faa, af Konkurrencen, men dertil er det ogsaa ganske nødvendigt, at der gives de samme Betingelser for alle Parter. Den westphalske Kultrust stiller gennem sin Agent den Betingelse, at den ganske vist opgiver Priserne til de enkelte Byer, men vi skulle tage Leverancen til 14 Byer under et, ellers kunne vi ikke faa den, medens de engelske Selskabs Agenter skulle opgive til hver enkelt By for sig. De engelske Selskaber kunne selvfølgelig levere billigere, naar de kunne optage en meget stor Post under et. Følgen af, at de engelske og tyske Selskaber ere stillede forskelligt, er, at vi komme til at betale mere for vore Kul, end vi egentlig skulle, og at vi ikke faa den rette Fordel af Konkurrencen. Jeg skal komme tilbage til det senere, men jeg skal tillade mig at sige til den ærede Trafikminister, at dette maa ikke ske mere, vi maa forlange, at Hamborgerfirmaet har de selsamme Leverancebetingelser som de engelske.

Under det ny Budget vil jeg kun tillade mig at spørge den ærede Trafikminister, hvorfor Enhedsprisen paa Driftsmateriellets Vedligeholdelse er sat ned i Aar. Jeg ønsker yderligere at gøre en Bemærkning om Tilskuddet til Aarhus—Kalundborg Routen. Denne Route synes at blive ringere Aar for Aar, det synes, at det forenede Dampskibsselskab med Flid lægger an paa at gøre denne Route ringere af Hensyn til dets egne direkte jydsk-københavnske Router. Under den ny Direktør er det jo muligt, at det bliver bedre; desværre vil det ikke være muligt for