

ker altsaa paa Dele af en Ladning — til deres Kunder. Endelig have Statsbanerne i deres Betingelser ikke nogen Strejkeklausul. Det vil sige, at en Købmand, som har overtaget en Ladning, kan, hvis der udbryder Skibsstrejke eller Minestrejke — et Forhold, som han ikke har nogen som helst Indflydelse paa — blive fuldstændig ruineret i de store Forhold, det her drejer sig om. Ogsaa paa dette Punkt er jeg i Stand til at henvise til Forholdene i Sverige, der har Strejkeklausul. De Vilkaar, Statsbanerne opstille, ere i Virkeligheden saaledes, at man kan kalde det at stille til Prygl, naar man gaar ind paa dem. Man skulde dog først og fremmest hos Statsbanerne have Lov til at forudsætte Retfærdighed, men den findes ikke, og jeg tror, jeg senere skal faa Lejlighed til at bevise det.

Dernæst kommer jeg til den Mangel paa Hensyntagen, der finder Sted overfor England, medens Forholdet overfor Tyskland er det omvendte. Det hele er lagt til Rette for de tyske Leverandører. Jeg skal vise, hvorledes man gør dette paa forskellig Maade. Man lægger fra Statsbanernes Side overdreven Vægt paa, om der findes Smuld i Kullene eller ikke. Der vil sikkert i dette høje Ting findes Medlemmer, der have haft at gøre med Mejerier eller andre lignende Virksomheder, og de vide, at det der tværtimod betragtes som ret godt, at der findes en vis Del Smuld i Kullene, idet der da kan fyres mere økonomisk. Men Statsbanerne gøre det til et Hovedpunkt ved deres Indkøb, at der ikke maa findes meget Smuld i Kullene, og det sker i Disfavør af England, idet man sammenligner tyske og engelske Kul saaledes, at hvad der kommer fra Tyskland, bedømmes efter Udlosningen fra Banevognene, men hvad der kommer fra England, bedømmes, efter at det er losset ud af Skibet, styrtet ned paa Jernbanevognene og kørt ind paa Statsbanernes Oplagsplads. Og hvis der er Losseapparater, som ere tilvejebragte af Statsbanerne selv, blive Kullene løftede i Vejret og styrtede ned i Kulgaarden, og de engelske Kul bedømmes først efter at have gennemgaaet alle disse Manipulationer under Statsbanernes Ledelse, hvad der selvfølgelig er ganske uretfærdigt. Og saa lægger man en saadan Vægt paa dette Smuld, at man sætter en Straf, hvis Procentdelen overskrides. Man forbeholder sig nemlig ikke blot Ret til at kassere det hele, som jeg sagde før, hvis der er for meget Smuld, men hvis man endelig antager det, forbeholder man

sig Ret til fra Kontraktprisen at afdrage det tredobbelte Beløb af Værdien af det, hvormed Smuldprocenten overskrider det tilladte. Det vil med andre Ord sige, at Staten ikke blot forlanger at faa alt Smuldet gratis, men yderligere vil have, at Leverandørerne skulle straffes med at betale en Bøde af det dobbelte af denne Kulmængdes Værdi. Det er jo, som jeg kalder det, uhyrligt.

Endvidere bedømme Statsbanerne de indkomne Tilbud paa Basis af noget, der hemmeligholdes. Licitationer kaldes offentlige, men naar f. Eks. en Leverandør af Kul gaar bort fra en Licitation, er der intet Menneske, der er i Stand til at bedømme, om han har været billig nok eller ikke. Det kalder jeg en Parodi paa en offentlig Licitation. Forholdet er det, at Statsbanerne i største Hemmelighed foretage Prøver i Laboratorier, hvor de naa visse Resultater, og hvor de klassificere de Kul, der kan være Tale om. Men disse Resultater hemmeligholdes. Selvfølgelig bør de ligge paa Bordet, saa at en Leverandør, naar der finder et offentligt Udbud Sted, kan vide, hvorledes man klassificerer Kullene, om hans Kul ere saa meget mere værd eller saa meget mindre værd end de øvrige Konkurrenters. Ellers bliver det en Parodi paa en Licitation. Og der er det mærkelige Forhold, at hidtil har dette System været til Gunst for Tyskland. Det har stadig overvejende været Tysklands Kul, der foretrakkes.

Endvidere har man et andet lille Trick til Fordel for Tyskland, det nemlig, at det tillades Leverandørerne at sammenbinde deres Tilbud. Tyskland har selvfølgelig ved at føre sine Kul baneværts op her til Landet nogen Fordel, f. Eks.ovre i Skanderborg og paa andre jyske Pladser, og den Leverandør, der vil byde, kan da føje til: dog vil jeg ikke have denne Levering, uden at jeg tillige faar Leveringen i Nyborg. Nyborg er en af de Havne i Danmark, der have den billigste Kulfragt — nemlig Aarhus, Korsør, Nyborg og Helsingør, foruden selvfølgelig København —, og den hører derfor til de for Tyskland farligste Konkurrencesteder. Dette kommer man udenom ved at skrive, at Tilbudet for Jylland gælder ikke, medmindre man tillige faar Leveringen i Nyborg. Derfor ser man her det Særsyn, at, skønt engelske Kul ere billigere i Nyborg, vælge Statsbanerne det højere tyske Tilbud, fordi der er knyttet denne Betingelse dertil. Noget saadant bør selvfølgelig ikke være Tilfældet.