

ved, at der er Beviser for en ganske utrolig Strenghed hos Statsbanerne, naar der fra Skibe med engelske Kul udtages Prøvevognladninger til Harpning. Men jeg skal holde mig til et ganske bestemt Tilfælde, som viser, hvad man fra Statsbanernes Side tillader sig overfor engelske Leverandører. Det er sket i adskillige Tilfælde, men jeg skal, som sagt, holde mig til et bestemt Tilfælde i Aarhus, hvor en engelsk Leverandør havde oplosset omtrent 4,000 Tons Kul — en Genstand paa 50—60,000 Kr. —, hvori der havde vist sig lidt for meget Smuld. Denne kolossale Ladning Kul blev Leverandøren tvungen til paa Jernbanens Plads at gennemharpe. Men ikke nok dermed. I Stedet for, at Betingelserne ellers foreskrive, at der maa være indtil 15 pCt. Smuld i Kul, forlangte Statsbanerne, at der i dette Tilfælde ikke maatte være en eneste Procent deri, han skulde levere renharpede Kul. Tænk, hvad det er for et uhyre Tab ved Siden af det, at hele Ladningen, denne kolossale Mængde, maatte gennemharpes med Haanden paa en Kulplads.

Jeg skal tage et andet Eksempel, fordi det levende illustrerer, hvad man har tilladt sig fra Statsbanernes Side. Der kom for nogle Aar siden en stor Damper ind til Nyborg og grundstødte ude i Fjorden, hvorved der var fremkommet et lille Hul i Bunden, saa at der var kommet lidt Vand i en enkelt Afdeling af Ladningen. Der var nu Rimelighed for at hjælpe den stakkels Leverandør eller Assurandørerne til Rette, saa godt som man kunde, og ikke forlange mere, end som rimeligt var, nemlig at det Kul, som var blevet vaadt, blev afvist. Men ved dette Ting, hvad der skete? Der skete det, at Direktør Busse forlangte paa hele Ladningen en Godtgørelse af 25 pCt. eller  $\frac{1}{4}$  af Værdien. Han afviste al Forhandling paa en saadan Maade, at Damperen laa og trak det, man kalder Overliggedagpenge, med store Beløb, som ikke komme noget som helst andet Menneske til gode end Rederne. Dette Forlangende om en Fjerdedel af Værdien burde i Virkeligheden have været reduceret til et Minimum, idet udmeldte Skønsmænd kom til det Resultat, at det var kun en forsvindende Del af Ladningen, som overhovedet var bleven vaad — Resten var ganske urørt —, og denne Del havde ikke tabt i Værdi. Alligevel forlangte Direktør Busse at faa 25 pCt. Rabat.

Jeg tror, at disse Eksempler ville vise, hvilken Tendens der er raadende hos de

danske Statsbaner overfor England og Tyskland. Yderligere illustreres hele Forholdets Grelhed derved, at f. Eks. Sverige og Norge i deres Betingelser overhovedet ikke regne med tyske Kul, til Trods for at tyske Kul, som oplyst for dette Ting, kunne leveres lige saa billigt saavel pr. Skib som pr. Bane. Endvidere tjener til Illustration, at danske private Forbrugere, der ogsaa nok forstaa sig paa Kul og kunne regne Forholdet lige saa nøje ud som de danske Statsbaner, ikke eller kun i et forsvindende Forhold bruge Westphalen-Kul. Men hvad endnu mere er: Nordtyskland indfører Masser af engelske Kul, hvorimod Danmark kan se sin Fordel ved at lade køre Dør forbi, ved at lade køre Kullene herop og det til Trods for, at Fragten fra Westphalen til den danske Grænse andrager alene omtrent 8 Reichsmark pr. Ton, og dertil kommer den danske Fragt, hvorimod Kullene kunne føres fra England og Skotland til Danmark for fra  $3\frac{1}{2}$  til 4 Reichsmark. Dette vil vise, at der er noget galt ved denne Del af Statsbanernes Administration. Jeg vil meget indtrængende bede den højtærede Trafikminister om, at dette Forhold maa blive undersøgt.

Hvori Sagen egentlig bunder, tør jeg ikke have nogen Mening om. Kærlighed kan bunde i forskellige Forhold. Den kan bunde i gensidig Sympati, den kan ogsaa bunde i noget, man kalder Madkæresteri, ligesom man endelig undertiden tager Hensyn til, om man gør et godt Parti. Der kan, som sagt, ligge forskelligt til Grund for en saadan Kærlighed, men det har dog maaske Interesse i dette Forhold at minde, at Direktør Busse var Svoger til det Selskab i Hamborg, der havde disse Leverancer til de danske Statsbaner; ligesom jeg vil minde om, at man har set det Tilfælde, at Embedsmænd ved Statsbanerne, om hvem man ellers ikke mener, at de svømme i Penge, saa at de kunne være Storaktionærer, sidde som Bestyrelsesmedlemmer i forskellige Aktieselskaber. Jeg vil ikke insinuere noget, men Forholdet er saa grelt, at man søger efter: Hvor bunder Kærligheden?

Jeg vil derfor bede den højtærede Trafikminister, om der ikke kunde komme lidt friskere, lidt renere Luft ved Statsbanerne. Jeg beder specielt med Hensyn til den Sag, som jeg har talt om, at der maa finde Offentliggørelse Sted af de Kvalitetsbedømmelser, paa hvilke Licitationerne bygge. Jeg beder om, at de billigste, konditionssvarende Tilbud virkelig