

den voldsomme Tilvækst og spørger, om der ikke kunde spares lidt paa denne Konto.

Jeg skal nævne endnu et Punkt, der staar for mig som besynderligt. Jeg maa tilstaa, at jeg heller ikke forstaar det. Det er Tallet for Kul, forbrugt pr. tilbage-lagt Lokomotivkilometer. Det er et Tal, man skulde tro holdt sig nogenlunde konstant eller fra Tid til anden forskød sig jævnt i en eller anden bestemt Retning; men man finder de vildeste og tilsyneladende mest uforklarlige Svingninger. Jeg kan ikke finde Forklaringen derpaa. Man finder, at det har været nede paa næsten 8 kg pr. km og oppe paa 10 $\frac{1}{2}$ kg pr. km med ganske faa Aars Mellemrum. Hvorledes forklares denne Besynderlighed? Fra 1905—06 til 1909—10 er Forandringen ikke saa forfærdelig stor, den udgør fra 917 til 937 kg pr. 100 Lokomotivkilometer, men alene denne forholdsvis ringe Stigning betyder en Merudgift paa denne Post paa 74,000 Kr., naar man blot beregner det stigende Kvantum, altsaa uden Hensyn til de stigende eller forandrede Kulpriser. Endnu stærkere bliver Forskellen, naar man flytter Sammenligningen et Aar tilbage og trækker Linien mellem 1904—05 og 1908—09. Her er Kulforbruget for 100 Lokomotivkilometer steget fra 876 kg til 971 kg. Det vil ialt sige en Udgiftsforøgelse paa denne Post af ikke mindre end 394,000 Kr. i Løbet af 4 Aar; det er alene en Tiendedel af den Indtægt, som man nu vil tjene ind ved Takstforhøjelsen. Noget lignende finde vi i Olieforbruget. I den Række Aar, som jeg har undersøgt, stiger det fra 1,65 til 2,04 kg for 100 Lokomotivkilometer, hvilket betyder et forøget Forbrug af 22,000 Kr. mere, end der vilde være medgaaet ved det tidligere Forbrug. Jeg ser i Anmærkningerne til Finanslovsforslaget under § 6, at man ønsker Forholdsregler, som kunne medføre en noget større Kontrol med de Kul og den Olie, som forbruges. Jeg har det Indtryk, at en betydelig skærpet Kontrol paa disse Punkter ogsaa i høj Grad tiltrænges. Det er alt sammen Enkeltheder; jeg er ikke i Stand til at vurdere det i det hele; Materialet glipper for mig. Det er muligt, at man paa disse Omraader har en for-

nuftig og acceptabel Forklaring dertil men jeg vil sige, at paa Forhaand er man tilbøjelig til at tro, at der paa mange Omraader er noget galt paa Færde, man har flottet sig i en unødvendig Grad, og det forøgede Overskud, man nu vil vinde ved at lægge paa Gods- og Persontaksterne, kunde maaske nok saa sikkert indvindes ved at iværksætte fornuftige Besparelser i Driftsomkostningerne. Kunde der paa den Maade blot indvindes 4—5 Øre paa hver Krone af Udgiften, vilde det indbringe Halvdelen af det Beløb, som man nu søger at indvinde gennem en Takstforhøjelse, som efter min Mening slet ikke vil føre til det forventede Resultat.

Der tales vidt og bredt om at spare, og ikke mindst er den højtærede Finansminister jo ikke træt af at bruge Talen derom. Mon ikke den højtærede Trafikminister skulde gribe i sin egen Barm og spørge, om der ikke indenfor hans egen Ressort var noget at gøre i den Retning. Den ærede Ordfører for Flertallet (P. T. Nielsen) har henvist til Besparelser paa Personalet. Jeg tror nu ikke, det er den rigtige Vej at gaa. Jeg tror, at der allerede i Forvejen stilles ret store Krav til Personalet, maaske for store Krav, Krav, som hævn sig i det lange Løb; jeg tror, der er ganske andre Omraader, hvor der kunde vindes overmaade betydelige Summer.

Jeg vil bede ærede Medlemmer nøje overtænke Konsekvenserne af, at man saaledes under Indflydelse af de sidste Par Aars forholdsvis ringe Overskud, et Overskud, som sikkert i en væsentlig Grad skyldes de trykkede Tider, og som vil rette sig, naar Tiderne bedres, giver sig til, greben af Panik, at forhøje Taksterne hen i det blaa uden anden Motivering end den Godt-købssætning, at Jernbanerne skulle betale sig; og ikke mindst vil jeg bede ærede Medlemmer, der repræsenterer Egne, der ere svagt forsynede med Baner, om at overveje Konsekvenserne deraf. De kunde maaske synes, at det er noget, som ikke i første Omgang særlig vedkommer dem, det er de andre Egne af Landet, som have let Adgang til Jernbaner, der foreløbig komme til at betale Omkostningerne. Saaledes er det ogsaa i første Omgang, men i det lange Løb ville sikkert ikke mindst