

været i Stand til at sætte min Finger paa et bestemt Punkt og sige: Der kunde der vindes saa og saa meget ind. Men den højtærede Trafikminister maa undskyldes. Det betragter jeg virkelig ikke som min Opgave og ikke som min Pligt. Det, vi her i Salen kunne og bør gøre, er ved kritisk Gennemgang af de foreliggende Oplysninger at paapege, om der er Omraader, hvor det kan se ud til, at der er noget galt paa Færde, hvor det kan se ud, som om der ødsles, og hvor det kan se ud til, at der kunde vindes Besparelser. Det har jeg gjort, og det glæder mig, at de Resultater, som det ærede Medlem fra Slagelse (H. Neergaard) er kommen til, pege i samme Retning, selv om han lige saa vel som jeg og alle andre ærede Medlemmer her i Tinget maa melde Pas, naar man staar overfor den Opgave at skulle sige nøjagtigt, at paa det og det Punkt er der saa og saa meget, der kan indvindes. Jeg har peget paa en Række Forhold, som jeg fandt uforklarlige, en Række Stigninger i Driftsomkostningerne, som jeg synes var uforholdsmæssig store. Det maa saa være Administrationens Sag at tage de tekniske Enkeltheder op til Prøvelse og drage Konsekvenserne deraf.

Den højtærede Minister gjorde sig lidt munter over en Artikel, der havde staaet i et Dagblad med Titel: „Guld paa Skinnerne“, og sagde, at ligesom der var Folk, der var i Stand til at finde Vand ved en Pilevaand, saaledes var det ogsaa rar, om man havde en saadan Pilevaand, der kunde pege paa Guld, men han besad den desværre ikke. Jeg kan imidlertid ikke forstaa, at der i Grunden var Anledning til Morskab for den højtærede Minister eller til at tage dette bestemte Spørgsmaal, som blev behandlet i denne Artikel, saa overlegent; thi her var der i Virkeligheden fundet en Guldaare. Her var i Virkeligheden et Forhold, hvor der tidligere var givet 720,000 Kr. ud, og hvor vi nu ville sætte Summen ned til 620,000 Kr. med den Motivering, at, med Indførelsen af et ændret System for Færgernes og Skibenes Reparation forventes opnaaet Besparelser paa denne Konto, hvorfor Beløbet formenes at kunne nedsættes med 100,000 Kr.“ (*Ministeren for offentlige Arbejder*: Ja, men det er Statsbanerne, der have fundet den Besparelse). Ja, men det var jo muligt, at Statsbanerne ved at bruge deres Øjne lidt bedre kunde finde en Del andre saadanne Punkter. Her have vi en reel Besparelse, og netop det, at Statsbanerne nu have været saa hel-

dige at finde en saadan paa dette ene Punkt, gør det sandsynligt, at vi i Virkeligheden staa overfor et Klondyke, hvor der med lidt god Villie kan graves frem, maaske ikke saa lidt, maaske godt op imod det, som nu forventes at skulle tjenes paa de forhøjede Takster.

Som Forklaring paa de uforholdsmæssigt stærkt stigende Omkostninger pegede den højtærede Trafikminister paa de forskellige urentable Tog, som fra Tid til anden havde maattet indsættes for at imødekomme Trafikkens stigende Krav. Han nævnede, at man den 1. Maj 1904 havde maattet indsætte nye Tog, som i aarlig Drift kostede 265,000 Kr., men som ikke straks kunde komme til fuld Udnyttelse og give fuldt Udbytte. Tre Aar senere havde man maattet føje nye Tog til til 428,000 Kr. om Aaret, Aaret efter til 456,500 Kr. o. s. v., og han naaede ved at tælle alle de Summer sammen til det ikke lille Beløb af 1,700,000 Kr., hvis jeg ikke husker fejl. Jeg kan ikke se, det beviser noget som helst. Det vilde det gøre, hvis disse nye Tog for Tid og Evighed vare urentable, hvis de stadigvæk vedbleve at køre uden at komme til fuld Udnyttelse og give et tilsvarende Udbytte. Men det kan dog ikke antages at være Tilfældet. De Tog, som ere satte i Gang i 1904, have sandsynligvis i de første Par Aar maattet køre med Underskud, men man maa dog antage, at efterhaanden er Trafikmængden stegen, maaske netop i Forbindelse med de stigende Trafikmidler, og at disse Tog ere traadte ind i Rækken af de rentable Foranstaltninger, saa at af de nye Tog, som efterhaanden, det ene Lag ovenpaa det andet, ere komne til, ville kun de fra de allersidste Aar belaste Driften. Hvis Ministeren havde opgjort for os, hvor meget de nye Tog koste, som i de sidste to, tre, i det højeste fire Aar ere blevne indsatte og maaske endnu ikke ere fuldt udnyttede, kunde det have nogen Interesse. Men naar man gaar 7 Aar tilbage i Tiden og opsummerer alle de Driftsomkostninger, som i den Tid ere løbne paa til Tog, der maaske nu for en stor Del ere blevne fordelagtige Tog, viser det i Virkeligheden ingenting.

Den højtærede Minister oplyste dernæst, at de mærkværdige Svingninger i Kulforbruget pr. Lokomotivkilometer, jeg gjorde opmærksom paa, skyldtes de stadig sværere Lokomotiver, man maatte køre med, og den stadig større Hastighed, man bestræbte sig for at opnaa. Det vilde være en udmærket Forklaring — og den har