

selvfølgelig ogsaa været indenfor min Tanke —, hvis der var Tale om en jævn, konstant Tilvækst i Kulforbruget, pr. Lokomotivkilometer. Saa kunde jeg forstaa det, men saa havde jeg selvfølgelig ikke draget det frem, for saa havde jeg selv fundet Forklaringen. Men det er netop det, der ikke er Tilfældet. Der er her de mærkværdigste og for mig ganske uforstaaelige Svingninger. I 1896—97 blev der for hver hundrede Lokomotivkilometer brugt 810 kg; Tallet steg de næste 2 Aar til 978, saa sank det til 966, steg saa ganske pludselig til 1,052, synker saa de følgende tre Aar til 826, stiger saa til 971 og synker saa i det sidste Aar til 936 kg. Den højtærede Trafikminister vil da ikke have, vi skulle tro, at en saadan fuldstændig planløs Zigzagbevægelse kan skyldes det Forhold, han anfører. Det staar for mig indtil videre saaledes, at det paa dette Punkt er sandsynligt, at der ved en skarp Kontrol og Kritik maatte kunne paapeges Fejl, og ved at rette disse Fejl maatte der sikkert kunne indvindes ikke saa lidt. Og naar den højtærede Trafikminister siger, at han i og for sig ikke har noget imod en skærpet Kontrol med Hensyn til Kullene, overrasker det mig sandelig ikke, for det er ham selv, der har stillet Fordring derom. Hvis man læser Anmærkningerne til Finanslovsforslaget Sp. 447, finder man, at den højtærede Trafikminister selv kræver Bevilling til Ansættelse af en ny Maskiningeniør, bl. a. af Hensyn til at føre en „virksom Kontrol med indkøbte Varer til Driften — som Kul, Olier, Farvestoffer o. s. v.“

Jeg har endnu en Bemærkning at gøre til den højtærede Trafikminister. Jeg havde sagt, at jeg nærmest opfattede det som hans behagelige Spøg, naar han vilde lette Taksterne for de torvesøgende ved at lade dem køre med Hurtigtog uden at betale Hurtigtogsbillet. Jeg havde sagt, at det var en grumme mager Trøst for de Landboere, som skulde ind til Torvet, naar dette Hurtigtog desværre slet ikke standsede ved deres Station. Den højtærede Trafikminister svarede paa min Bemærkning med en efter min Mening lige saa hasarderet Aandrighed, nemlig den, at naar Iltogene ikke standsede ved de lokale Stationer, slap den Husmandskone, der skulde til Torvs, ikke blot for at betale Hurtigtogsbillet, men ogsaa for 5-Øres Tillæget. Jeg slutter deraf, at den højtærede Minister anser det for en ren Velgerning mod Husmandskonerne at lade Togene køre forbi deres Stationer; saa komme de

ikke i Fristelse og spare deres Penge. (*Ministeren for offentlige Arbejder*: Der kommer et andet Tog bagefter.) Ja, det gør der; men jeg forstaa heller ikke, hvad den højtærede Minister oplyste om, at i Jylland er der mange Iltog, som holde ved de lokale Stationer; jeg vil gerne spørge den højtærede Minister, hvad det er for Iltog. Jeg har i hvert Fald i Statsbanernes officielle Køreplan, den lille røde Køreplan; forgæves søgt efter dem; jeg har kun fundet en enkelt Strækning mellem Ringkøbing og Esbjerg. (*Ministeren for offentlige Arbejder*: Frederikshavn—Aalborg.) Det betegnes som blandet Tog i Statsbanernes Køreplan. (*Ministeren for offentlige Arbejder*: Det kører som Eksprestog fra Aalborg.) Men det optræder ikke som Iltog, saa den Lettelse, de ville faa ved ikke i Fremtiden at betale Iltogsbillet, bliver ikke stor, da de ikke betale den i Forvejen.

Jeg pegede forleden Aften paa de skæbnesvangre Konsekvenser, som naturligt maatte drages af det privatkapitalistiske Forretnings synspunkt, som Regeringen fordrer, skal anlægges for Statsbanerne: at Statsbanerne gennem deres Takster skulle forrente sig og give et passende Udbytte. Dette maa føre til, at man med Bekymring maa se paa, at der bliver anlagt Baner i magre Egne af Landet, fordi enhver saadan ny Bane sandsynligvis i lang Tid ikke vil forrente sig, saaledes at Staten dermed kommer til at drive Anlægskapitalen og Driftsomkostningerne i Vejret for hele Statsbanenettil uden at faa forøget Indtægten i tilsvarende Grad, saa at Resultatet bliver en Tendens til Krav om stadig nye Takstforhøjelser. Det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) mente, at det kunde slet ikke bevises, at det overvejende er de midt- og vestjydske Baner, fra hvilke Deficitet kommer. Nej, noget absolut Bevis kan ikke føres, og jeg vil ligesom det ærede Medlem hilse med Glæde, naar der kommer til at foreligge en eksakt Opgørelse for hver enkelt Bane, men der kan tilvejebringes et stærkt Sandsynlighedsbevis. Det var det, jeg gjorde ved at opgøre det gennemsnitlige Passagerantal pr. Banekilometer for et Par Baner i Hedeegnene, og jeg valgte, hvad jeg tror, at det ærede Medlem vil indrømme var en rationel Fremgangsmaade, de tre Baner, som ere aabnede sidst for Driften. Det viser sig, at Trafikken paa disse unge jyske Hedebaner — om jeg maa kalde dem saaledes — er uforholdsmæssig meget lavere