

dens Forbindelsen ikke lader sig gennemføre mellem Vigerslev og Frederiksberg Station.

Der har dernæst været afholdt et Samraad om Statsbanernes Fragttakster, særlig for Sukkerroer. Sagens Forhistorie er følgende. Da vi ved den nye Takstlov fik en Takstklasse mere, var det naturligt, at der foretoges en Revision af de gamle Takstklasser, og man blev da opmærksom paa de urimelige Forhold, at Sukkerroer, almindelige Roer og Kartofler stod i forskellige Takstklasser. Kartofler og almindelige Roer stod i Takstklasse 5, medens Sukkerroer stod i en lavere Takstklasse. Det ansaas ikke for at være forsvarligt, at de beskyttede Sukkerroer skulde staa i en lavere Takstklasse end almindelige Roer, og vi førte dem derfor over i den samme Takstklasse, som den øvrige Rodfrugt tidligere havde staaet i. Sukkerroer fik derved ikke alene den almindelige Takstforhøjelse, men ogsaa den Forhøjelse, der fulgte af, at de blev sat op i en højere Takstklasse. Det har medført, at Forhøjelsen enkelte Steder er naaet op over 50 pCt. Det sker dog kun ganske enkelte Steder, hvor Sukkerroedyrkerne bor i en Udkant. Man har indvendt, at det ikke var forsvarligt, da Forudsætningen for Loven jo var, at Taksterne ikke maatte stige med over 33 pCt. Det er rigtigt, at det var en Forudsætning; men denne Forudsætning gik kun ud paa, at Fragten ikke maatte stige med over 33 pCt. for almindeligt Vognladningsgods. Der staar udtrykkelig i Loven: „almindeligt Vognladningsgods“. Men „almindeligt Vognladningsgods“ er Takstklasse 4, det er den højeste Takstklasse for almindeligt Vognladningsgods. Det har alle Dage været den Klasse, som man betegnede som „almindeligt Vognladningsgods“. Det har ikke været Tanken, at de Takstklasser, hvor man kørte til nedsat Pris, ikke maatte faa en Forhøjelse over 33 pCt. Det staar i alt Fald ikke i Loven. Lad det nu være, hvad det vil, saa er en Forhøjelse paa 50 pCt., selv om den kun falder paa ganske enkelte, jo høj, og Statsbanerne og Ministeriet har derfor haft under Overvejelse, om man ikke paa en eller anden Maade kunde faa en Overenskomst med Sukkerroedyrkerne, saaledes at disse opnaaede den Fordel at faa Sukkerroerne kørt til den gamle Takst, samtidig med at ogsaa Statsbanerne opnaaede en Fordel, saaledes at det kunde forsvares at give Sukkerroerne en Særstilling fremfor anden Rodfrugt. Der er da med Sukker-

roedyrkerne opnaaet den Overenskomst, at de er gaaede ind paa en meget kortere Aflæsningsfrist for Sukkerroer, end de tidligere har haft, nemlig paa 12 Timer, hvilket vistnok er fuldt tilfredsstillende for dem — tidligere var Fristen vistnok 24 Timer. For Statsbanerne betyder dette umaadelig meget. Det betyder nemlig, at man kan faa en mere rationel Udnyttelse af Materiellet, idet dette ved den kortere Aflæsningsfrist kan komme til at gaa raskere frem og tilbage og saaledes udnyttes ganske anderledes end tidligere, hvorved man kan slippe fri for at anskaffe saa meget Materiel til Sukkerroetransport som tidligere. Dette er ikke uden Betydning, thi Sukkerroetransporten er ikke en saalukrativ Forretning for Statsbanerne, som mange maaske er tilbøjelige til at antage. Det er jo Sæsonarbejde at køre Sukkerroer — det er kun en meget kort Tid af Aaret, et Par Maaneder, det her drejer sig om —, og for at kunne tilfredsstille det umaadelige Krav til Materiel maa Statsbanerne have Masser af Vogne staaende ubrugte de øvrige 10 Maaneder. Det siger sig selv, at naar man regner Renten af det Materiel, der maa staa ledigt en stor Del af Aaret, bliver det ikke nogen lukrativ Forretning at køre Sukkerroer. En kortere Aflæsningsfrist, hvorved Materiellet kan blive udnyttet meget bedre end hidtil, vil bøde noget paa Forholdet, og jeg tror, at der her er truffet en Ordning, som baade Statsbanerne og Sukkerroedyrkerne kan være tjente med. Der er udgaaet Ordre til Stationerne om at føre Overenskomsten ud i Livet, og endvidere er der af Administrationen truffet den Bestemmelse, at Overenskomsten skal træde i Kraft straks. Dette vil medføre, at der kan fremkomme Krav om Erstatning fra de Roedyrkere, som allerede paa dette Tidspunkt er færdige med at køre deres Sukkerroer hjem, og Ministeriet har givet Ordre til Statsbanerne om med Velvillie at modtage Andragender i saa Henseende fra Sukkerroedyrkere eller Sukkerfabrikker, som er færdige med Transporten, for at de kan blive ligestillede med dem, der nu skal til at begynde paa at køre Sukkerroer hjem, hvilket f. Eks. er Tilfældet med den nye Fabrik i Gørlev, som ikke har været færdig før nu, og hvor man ikke har kunnet begynde at køre Sukkerroer hjem til ordinær Tid. Saaledes forholder det sig med denne Sag, som jeg haaber hermed er bragt i Orden.

Det tredje Samraad angaar den elektriske Bane mellem Aarhus og Randers.