

blevet tilbageholdt i Tilfælde, hvor Betalingen for Sovevognsbilletten tilbagebetales som Følge af Mangel paa Plads. Nu har jeg set og hørt, at det ærede Medlem tog fejl i saa Henseende. Statsbanernes Funktionærer faar ingen Provision af Sovevognsbilletterne. Men jeg vil sige om dette, at for at Forudbestilling kan finde Sted, afkræves der en Afgift af 2 Kr., en Bestillingsafgift af 1 Kr. og en Ekspeditionsafgift ligeledes af 1 Kr. Det er ikke noget for Danmark særligt, det gælder bl. a. ogsaa i Sverige. Ekspeditionsafgiften er Vederlag for Bestillingens Viderebesørgelse med Tjenestetelegram og Svartelegram. Den tilbagebetales ikke. Derimod godtgøres Bestillingsafgiften, hvis det viser sig, at der ikke kan skaffes nogen Sovevognsplads. For saa vidt Fredericia Station har nægtet at betale den Del af Gebyret tilbage, er der begaaet en Fejl fra Stationens Side, som vil blive paataalt, hvis det ærede Medlem vil opgive Tidspunktet nærmere for denne Bestilling.

Endelig ironiserede det ærede Medlem Hr. Sundbo over de Togtider, der for Guldager Station er ansat paa Køreplanen for Publikum. Der er slet ikke noget at ironisere over her. Sagens Sammenhæng er ganske simpelt den, at der foruden Køreplanen for Publikum er noget, der hedder Tjenestekøreplan, som Statsbanernes Tjenestemænd har. Det fra Esbjerg mod Nord afgaaende Tog 10,21 skal efter Tjenestepånen ankomme til Guldager Kl. 11,43 og afgaa 11,55, medens Toget Nord fra, Nr. 1014, skal være i Guldager fra 11,54—11,56 Formiddag. Det førstnævnte Tog er et blandet Tog; for disse Tog er der fastsat den Bestemmelse, at de fra Landstationerne kan afgaa 5 Minutter før den i Tjenestekøreplanen angivne Afgangstid, dog ikke tidligere end den angivne Ankomsttid. Af Hensyn hertil angives Afgangstiden for Tog 1021 fra Guldager paa Køreplanen for Publikum til 11,50, idet det er tilladt Tog 1014 at ankomme indtil 5 Minutter før dette Klokkeslæt til Guldager. De anførte Bestemmelser er fastsatte af Hensyn til at gøre det muligt for Togene paa Strækningen at indvinde mulige Forsinkelser, naar Arbejdet er tilendebragt paa mindre Tid end efter Tjenestekøreplanen. Der er ikke noget underligt i dette Forhold; der er ikke noget at ironisere over, det hele hænger sammen med, at man i

saa høj Grad som muligt vil undgaa Forsinkelser; og jeg er overbevist om, at det ærede Medlem ganske kunde have sparet sig at fremdrage saadanne Forhold i Tinget, hvis han vilde have raadført sig med et af de banekyndige Medlemmer af hans eget Parti.

Det ærede Medlem Hr. Johannes Lou og det ærede Medlem Hr. H. P. Hansen (Sorø Amt) har rettet Forespørgsel angaaende Genoprettelsen af Korsør—Kiel-Ruten fra dansk Side. Jeg vil gerne om dette Forhold sige, at før Krigen blev Driften af Korsør—Kiel-Ruten besørget af et privat tysk Rederi, „Sartori-Berger“, og de danske Statsbaner i Forening, saa at der gennemførtes saavel Dagture som Natture. Dagfarten besørgetes af de tyske Skibe, Natfarten af de danske Statsbaners Skibe. Det gav allerede den Gang Underskud for Statsbanerne at opretholde denne Rute, og det var alene Hensynet til den trafikale Betydning, der bevirkede, at man stadig holdt den ved lige. Ved Krigen Udbrud blev Driften indstillet og har været det siden, indtil den i Aar aabnedes igen i Juni Maaned af „Sartori-Berger“, der dog har etableret Natfart paa Ruten som den, der havde mest Udsigt til at drives med Fordel, saa længe der ingen Natfart var paa Gedser-Ruten. Saafremt Statsbanerne skulde optage denne Rute igen, burde det være under den Forudsætning, at Statsbanernes Medkontrahent blev den tyske Stat eller i hvert Fald de tyske Statsbaner, og paa den Maade, at Ruten kunde drives i Dag- og Natfart med 3 Skibe i Stedet for som tidligere med 6. For Statsbanernes Vedkommende maatte saa nye Skibe anskaffes. Af vore oprindelig 3 Skibe haves, efter at „Skirner“ er solgt, kun „Ægir“ og „Freja“ tilbage; men „Freja“ er indsat i fast Rute mellem Kalundborg og Aarhus, og „Ægir“ kan, som det forældede Skib det er, kun bruges til Ekstra-sejlsads som Reserveskib. Begge Skibene kræver imidlertid stort Kulforbrug og er altsaa ikke økonomiske i Driften. Det vilde derfor være nødvendigt for Statsbanerne, hvis de skulde indtræde i denne Drift, at anskaffe nye Skibe. Endelig skal jeg bemærke, at det økonomiske Resultat for Statsbanerne ved at overtage Natfarten lige som før Krigen ikke vilde blive tilfredsstillende, selv ikke i Øjeblikket, hvor der ikke er Natforbindelse med Tyskland mellem