

[Korsgaard.]

med Undtagelse af Roskilde—København, forlanges Hurtigtogsbillet til Hurtigtogene. Jeg tror dog, enhver vil kunne begribe, at hvis en Person i Sorø vil rejse enten til Slagelse eller til Ringsted, og det Tidspunkt passer ham, da Hurtigtøget gaar, men han saa derfor skal give henholdsvis 1 Kr. eller 1½ Kr. ekstra for at benytte Hurtigtøget, saa benytter han overhovedet ikke Tøget. Jeg har overfor den tidligere Minister for offentlige Arbejder, Hr. Stensballe, været inde paa dette Forhold. Jeg ser naturligvis ogsaa gerne, at man kunde køre fra Nyborg til Odense uden at tage Hurtigtogsbillet, og ikke mindst omvendt, idet jeg er klar over, at der sikkert kommer flere Mennesker fra Odense til Nyborg end fra Nyborg til Odense. Jeg henstiller altsaa, at man paa dette Omraade faar en Forandring, jeg kan ikke tro andet end, at det er noget, der med Lethed kan gøres. Jeg har allerede i Forbindelse med min Omtale af Konkurrencen med Bilerne omtalt, at Returbilletterne burde gælde for et længere Tidsrum, end de nu gør, og jeg gentager det i denne Forbindelse.

Men, som sagt, alt dette er for saa vidt mindre Ting; de større Ting har jo en Mand, der ikke har med disse Forhold at gøre, ikke megen Lejlighed til at følge. En enkelt Ting forekommer mig dog at være noget mærkelig, det er den Maade, hvorpaa Koks normalt transporteres her i Landet eller transporterendes tidligere og nu. Der er jo ingen Tvivl om, at for ikke saa forfærdelig mange Aar siden foregik næsten al Kokstransport fra Tyskland pr. Bane, hvorimod det nu vistnok er overmaade sjældent, at dette sker. Jeg bruger selv i min Virksomhed nogle Vognladninger Koks om Aaret og har som Følge af dette specielle Forhold ganske naturligt haft Lejlighed til at spørge om, hvad Transporten af Koks andrager henholdsvis paa tysk Side og paa dansk Side. Nu maa jeg desværre tilstaa, at jeg kan ikke huske Forholdet, men Transportafstanden fra Westphalen til Padborg er som bekendt langt, langt større end den fra Padborg til Nyborg, men ikke desto mindre er Fragt-afgiften, hvis man vil benytte Jernbane-fragten, langt, langt større fra Padborg til Nyborg end paa den anden Strækning. Her tror jeg i hvert Fald, jeg er inde paa et Omraade, der økonomisk set ikke er helt uden Betydning. At Statsbanerne selvfølgelig har deres Grunde til at gøre det, de gør, er jo klart, og de Grunde kan vi maaske faa at høre, men jeg gad dog vide, om man ikke

snart burde overvinde de Betænkeligheder, man har, ved at skaffe sig en Forretning her. Jeg har det Indtryk, at naar man ikke gør det, er det, fordi man mener, det hænger sammen med noget andet, og Resultatet synes jo at blive, at man hverken faar det andet eller det ene. Jeg henstiller, at man i hvert Fald gør et alvorligt Forsøg paa at faa denne formentlig betydelige Forretning.

Med Hensyn til en anden Ting, der yderligere kunde forbedre Økonomien, skal jeg tillade mig at stille et Spørgsmaal, fordi jeg her selv er ganske usikker. Det er Spørgsmaalet om Erstatning af Damplokomotiver med Diesellokomotiver. Man vil jo have set af Bladene, at Statsbanerne har givet en betydelig Ordre paa disse Lokomotiver, og jeg har ogsaa det Indtryk, at saadanne Maskiner i mange Tilfælde er meget væsentlig billigere Drivkraft end Damplokomotiver. Jeg spørger altsaa den højtærede Minister, om han paa det nuværende Tidspunkt mener at kunne udtale sig om, hvad det økonomisk set kan antages at betyde for Statsbanerne i saa høj en Grad, som Forholdene tillader det, at gaa over til Dieselmotordrift i Stedet for Damplokomotivdrift.

I Gaar havde jeg Lejlighed til at gøre en kort Bemærkning i Anledning af den Nedsættelse af Statsbanetaksterne, der fandt Sted i 1927. Jeg havde Lejlighed til at pege paa, at det radikale Parti var Tilhænger af denne Nedsættelse, og at der indenfor det konservative Parti var dem, der ikke var Tilhængere af den, og de, der kender en Smule til Forholdene, vil jo vide, at jeg hørte til dem, der ikke var Tilhængere af, at man den Gang nedsatte Taksterne generelt. Jeg ønsker at betone Udtrykket „generelt“ i denne Forbindelse. For givet er det jo, at hvor man ved at køre billigere kan skaffe sig Fragter, man ellers ikke kunde faa, kan det overmaade vel være en fornuftig Handling at nedsætte Taksterne, rent forretningsmæssigt set. Naar man i sin Tid gik med til denne Takstnedsættelse generelt, var jo en af Bevæggrundene den, at man herigennem mente at kunne komme bort fra det Rabatsystem, som havde udviklet sig i den Grad, at det næsten overskyggede det normale, saaledes at man i hvert Fald vilde give det Udseende af, at denne tilsyneladende Takstnedsættelse, som man gik til, i Virkeligheden var foretaget i Forvejen. Jeg har imidlertid et levende Indtryk af, at Takstnedsættelse gennem Rabat vedblivende florerer stærkt. Jeg skal paa ingen mulig Maade i og for sig kritisere dette; hvis det er en Nødvendighed at yde