

## [Rager.]

søgelse. Der er Tjenestemænd, som er bortrejst i Tjenesteøjemed, der er syge, som ikke kan transporteres til Valgstedet, og der er mange andre Tilfælde, hvor det kunde være ønskeligt, om det var muligt at faa gjort saadanne Tilføjelser til Valgloven, at ogsaa den paagældende kunde komme til at afgive Stemme, og jeg henstiller, som sagt, til den højtærede Indenrigsminister at tage Spørgsmaalet op til Overvejelse.

Jeg har derefter en Bemærkning til den højtærede Forsvarsminister. Det er ikke noget af de militære Spørgsmaal, som den højtærede Minister beskæftiger sig med, jeg vil fremdrage, men det er Spørgsmaalet om vor Vejrmeldingstjeneste paa Meteorologisk Institut. Det er temmelig sikkert den højtærede Minister bekendt, at dette Spørgsmaal har været gjort til Genstand for en Kritik og en nærmere Undersøgelse i et herværende Blad. Den, der har gjort Spørgsmaalet til Genstand for Behandling, har gjort det meget indgaaende og meget sagligt. Jeg skal ikke optage Tingets Tid med at gennemgaa de forskellige Punkter, der har været fremdraget, men vil kun sige, at jeg ved at gennemgaa dem har faaet den faste Overbevisning, at en Undersøgelse og en Undersøgelse til Bunds vil være ønskelig.

De paagældende Artikler staar til behagelig Disposition for den højtærede Minister, hvis de ikke allerede skulde findes indklæbet i den Scrap-Bog, der formentlig befinder sig i Marineministeriet. Det er mig bekendt, at den tidligere Forsvarsminister, det ærede Medlem Hr. L. Rasmussen, har givet Tilsagn, om en Undersøgelse. Jeg formoder derfor, at en saadan er i Gang. Det skulde glæde mig, om den højtærede Forsvarsminister allerede under denne Finanslovbehandling kunde give Oplysninger om Sagen, men kan dette ikke ske, vil jeg naturligvis være taknemmelig for en Tilsikring af, at Sagens Undersøgelse bliver fremmet.

Derefter vil jeg gerne gøre et Par enkelte Bemærkninger om vore Statsbaner; de skal hverken være af økonomisk Art eller meget indgaaende og udførlige, men jeg vil gerne have Lov at fremsætte det Postulat, at Statsbanerne, ikke alene herhjemme, men ogsaa i de andre Lande, i hvert Fald i mange andre Lande, har været ganske ude af Stand til at udnytte de tekniske Fremskridt i de Aar, Statsbanerne har eksisteret. Det har de ganske simpelt kunnet undlade, fordi de ikke havde nogen Kon-

kurrence. Den Konkurrence, der er kommet nu, Automobilerne og Flyvemaskinerne, har i Virkeligheden fundet de forskellige Banebestyrelser i en forholdsvis blid Dvæletilstand. Jeg tror, at der allerede er begyndt at komme en vis større Aandslivlighed til Stede, men henstiller til Overvejelse, at man i højere Grad gaar over til at bruge de moderne Fremføringsmaskiner, hvorved man kan komme igennem sikkert med større Hastigheder.

Jeg har for at se, hvorvidt egentlig de tekniske Fremskridt har medført større Transporthastighed herhjemme, en Dag henvendt mig paa det kgl. Bibliotek, hvor man i Løbet af meget kort Tid kan faa udleveret smukt indbundne gamle Køreplaner, og de viser ganske interessante Ting.

Gaar man helt tilbage til 1883, vil man finde, at i Tidsrummet fra dette Aar til 1892 skete der virkelig Fremskridt; da gik man over til at gennemføre hurtigere gaaende Tog i noget større Udstrækning end hidtil. Men fra 1892 indtil nu, 1932, er der praktisk talt ikke sket afgørende Fremskridt. Hvis vi f. Eks. ser paa en ganske normal Rejse her i Landet, Rejsen fra København til Aarhus over Fredericia, rejste man i 1883 fra København Kl. 7 om Morgenen og var i Aarhus Kl. 5,35. I 1892 var man naaet til at kunne rejse fra København Kl. 9 og være i Aarhus Kl. 6,35; det varede med andre Ord 9 Timer og 35 Minutter. I 1932 rejser vi fra København Kl. 9,05 og er i Aarhus Kl. 5,08. I hele det Spand af Aar er det altsaa kun lykkedes at faa Rejsetiden nedsat med ca. halvanden Time. Det er givet, at kommer der mere moderne Trafikmidler, maa en Administration, der gennem Aarene har været indstillet saaledes, at den ikke har formaaet at tage de forskellige Fremskridt i sin Tjeneste, staa tilbage.

Tager vi Rejsetiden over Kalundborg til Aarhus — det er maaske en mere benyttet Trafikrute —, stiller Forholdet sig ogsaa ret grelt. I 1883 varede Rejsen fra Kl. ca. 9 til 5, altsaa 8 Timer. Det samme var Tilfældet i 1892. I 1932 varer den fra Kl. 10,10 til Kl. 4,45, eller 6 Timer 35 Minutter, altsaa en meget ringe Nedgang i Transporttid. Jeg tror, at det bliver nødvendigt for Baneadministrationer overalt at udnytte de Muligheder, de har faaet, bl. a. ved Diesellokomotivernes Fremkomst, til at se at genvinde noget af det tabte Terræn.

Foruden disse Bemærkninger vil jeg gerne fremsætte nogle ganske faa og