

[Tholstrup.]

man lempelsen næsten illusorisk, idet der for varebiler derefter skulle betales næsten lige så meget, som der betaltes for personbiler, dengang loven blev gennemført.

Jeg fik ikke noget svar fra den højtærede finansminister vedrørende kromandens traktor. Det var en kromand, jeg omtalte i mit indlæg, som ikke kan få lov til at få afgiftsfri benzin til sin traktor. Han driver 24 tdr. land, han har lige så meget jord at drive som den højtærede statsminister, men medens den højtærede statsminister har fri adgang til at købe benzin uden afgift til sin traktor, har kromanden det ikke, fordi han har en benzintank, hvorfra han sælger benzin; men han har ikke spor af mulighed for at snyde toldvæsenet... (Statsministeren [*Erik Eriksen*]: Har jeg det?). Lige så let adgang som kromanden, højtærede statsminister. Jeg siger, at kromanden har ikke større mulighed end nogen anden landmand. Hvorfor skal han så ikke stilles lige med andre landmænd?

Jeg ville gerne takke den højtærede minister for offentlige arbejder for det positive svar, jeg fik. Skønt ministeren ikke er tilstede i dag, er jeg nødt til at komme med takken alligevel, da jeg har en lang liste endnu. Jeg håber, der er en af ministerens kolleger, der kan tage imod den.

Den højtærede minister svarede, at overførsel af biler var betydelig dyrere i jernbanevogne end på almindelig måde, hvad der vel også er rigtigt, men her må være sket en betydelig ændring, for da jeg for et års tid siden spurgte på fragten Padborg-København, midtvejs til Malmø, altså turen op gennem Sønderjylland, over Fyn, Storebælt, ombord på Malmøfærgen ud til Saltholm, fik jeg det svar, at dette stykke koster for en bil på 1500 kg 68 kr. alt iberegnet. Det relativt lille stykke over Storebælt kan næppe være kalkuleret til mere end en fjerdedel heraf, så hvis det er betydelig dyrere i dag, må der også være sket betydelige ændringer. En dag måtte jeg vente to timer i Korsør — nej, det var i Nyborg, men ventetiden er lige lang på begge sider, og det er den almindelige ventetid, når man skal over. Jeg var så heldig at slippe med en færge efter to timers ventetid, men der holdt en række biler bagefter mig, som ikke slap med over, og de havde ventet omtrent lige så længe som jeg, men måtte nu vente yderligere en times tid til næste færge. Jeg spurgte da: Hvorfor kan de ikke komme med? Nej, blev der svaret, vi skal have dette træk

vogne ombord, det er meget nødvendigt. Jeg ville da forsøge at finde ud af, hvad der var i de vogne, som var så nødvendige at få over. Det viste sig at være tomme ølflasker til bryggerierne i København. Så spurgte jeg: Hvad koster det egentlig at få sådan en fragt over, er det billigere eller dyrere end transporten af en bil? Hvad er den bedste forretning? Er det de gode kunder eller de dårlige kunder, man tager hensyn til? Det koster 9 kr. 50 øre at få kørt en hel jernbanevogn fyldt med ølflasker over Storebælt, men det koster det dobbelte for en bil, der kun fylder mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{4}$ deraf. Det koster 59 kr. fra Nyborg og 49 kr. 50 øre fra Korsør at sende en vogn med ølflasker til København.

Disse tal var baggrunden for mine betragtninger over, hvor god en forretning det er for DSB at færgе biler over. Ventetiden kan desværre ikke bortforklares, det erfarer bilisterne gang på gang. Men den højtærede ministers udtalelse om at udnytte automobilfærgerne virker mere, som om der er tale om en udnyttelse af de bilkørende i en sådan grad, at det må betragtes som misbrug. Det tidligere omtalte tal viser, at biltransporten må være en af de fede bidder på DSBs regnskab, og det er vel, fordi der ingen konkurrence er. Mangel på service skyldes ofte mangel på konkurrence; det så man også oppe ved Helsingør—Hålsingborg overfarten, indtil Asa-Thor færgen kom, så kom der helt anderledes gang i det, og heldigvis holder det endnu; efter at Asa-Thor blev taget af tyskerne, har færgeoverfarten ved Helsingør—Hålsingborg alligevel beholdt nogle af de fremskridt, der blev opnået dengang, der blev påført DSB denne konkurrence. Det er vel, fordi der der findes muligheder for at påføre konkurrence een gang til; for at hindre den i at komme er man mere vågen. Denne mulighed findes ikke i så høj grad ved Korsør—Nyborg. Men der bør efter min mening indrømmes den lokale ledelse ved Korsør—Nyborg overfarten lige så megen ret til konduite, som der har været ved Helsingør—Hålsingborg overfarten.

Jeg havde ventet, at den højtærede minister for offentlige arbejder var kommet ind på sagen vedrørende kaptajn Blaagaard, som blev suspenderet. Det er ikke rigtigt, når det siges, at suspensionen var den eneste udvej. Ifølge „Berlingske Tidende“ fra den 12. november udtaler dr. jur. Troels G. Jørgensen, at der findes andre udveje end suspension. Det er jo nærmest tragisk, det, der har fundet sted dernede; med for-