

[Ministeren for offentlige arbejder.]

meget stærkt, og resultatet ville blive, at en stor part af vognene ville komme til at stå nytteløst hen den største del af året. Når statsbanerne bliver klar over, at der skal bruges mange vogne f. eks. til kartofler, gør man, hvad der er muligt for at fremskaffe de nødvendige vogne, bl. a. ved at rette henvendelse til udenlandske baner om vognhjælp, men det kniber mange gange for statsbanerne i betimelig tid at få præcise oplysninger om, hvad og hvor mange vogne der skal bruges. Det kan oplyses, at der i tiden fra 4. oktober, da kartoffeltransporterne til udlandet begyndte, er bestilt og læsset ca. 750 godsvogne, og at der ikke i dag høvet henstående bestillinger på manglende godsvogne til kartofler til det sydlige udland.

Det ærede medlem hr. Foged ankede over aftentogforbindelsen Skern—Aarhus. Hvad spørgsmålet om indlægning af et senere aftentog Skern—Aarhus på hverdage svarende til sidste tog på søn- og helligdage angår, skal jeg bemærke, at de sene aftentog er den del af toggangen fra forholdene før krigen, som det endnu står tilbage at retablere. Strækningen Skern—Aarhus deler således i denne henseende kår med mange andre strækninger landet over. Når man stadig har måttet være tilbageholdende ved indlægningen af sene aftentog, er grunden den, at disse aftentog i almindelighed — bortset fra søn- og helligdage med den større trafik — ikke opnår så stor en benyttelse, at kørslen bliver økonomisk forsvarlig. Det må her tages i betragtning, at de sene aftentog i reglen er de tog af dagens toggang, der har den svageste benyttelse, samtidig med at de ligger på den tid af døgnet, da udgifterne ved togekørsel er størst.

Til det anførte om den benyttelse, der ville kunne forventes af toget med henblik på rejser til København med båden fra Aarhus, skal jeg bemærke, at toget, såfremt det skulle lægges i tilslutning til denne båd, afgang fra Aarhus kl. 0¹⁵, måtte lægges til afgang fra Skern allerede kl. ca. 20³⁰. Fra Skern og Herning kan afrejsetiden ved rejse til København over Esbjerg, henholdsvis Vejle—Fredericia, imidlertid udskydes til kl. 22³³, henholdsvis kl. 23⁴⁰, ligeledes med ankomst til København tidlig næste morgen,

nemlig kl. 7⁵⁰. De rejsende vil altså ikke kunne opnå gunstigere befordringstider til København ved at rejse med en ny togforbindelse til Aarhus og båd derfra. Såfremt toget, der nu løber på søn- og helligdage, skulle lægges i forbindelse med båden til København, ville det blive nødvendigt at foretage en meget uheldig tidligerelægning af toget, idet dette bl. a. ville medføre, at forbindelsen fra de tilsluttende tog i Skern og Herning måtte brydes, samt at overgangstiden i Skanderborg til nateksprestoget til København ville blive forlænget. Af nævnte grunde samt iøvrigt under hensyn til, at toget især har betydning for hjemrejsende i lokaltrafikken, bør en sådan tidligerelægning af toget sikkert ikke foretages.

Om benyttelsen af lyntogene er at sige, at det er umuligt for statsbanerne at tilfredsstille alle rejsende. Jeg har fra Odense til stadighed besværinger over, at man ikke kan komme med lyntogene, til trods for at de — som det bliver påstået — løber med tomme pladser, og nu siges det, at rejsende fra Odense optager pladserne, så at folk fra Herning og Struer ikke kan komme med. Det må rent generelt siges, at lyntogene fortrinsvis er bestemt for langvejsrejsende, og at rejsende fra Herning, Holstebro og Struer derfor har en fortrinsstilling overfor rejsende fra Odense. Til rejsende mellem Odense og København er på forhånd kun afsat det antal pladser, som erfaringsmæssigt benyttes. Det sker imidlertid, at ikke alle langvejspladser sælges, og for at en rejsende mellem Odense og København ikke skal blive afvist, når der er ledige pladser i toget, og for at han forud kan få at vide, om han kan komme med lyntoget, eller om han skal tage et forud kørende tog, er det ordnet således, at de af langvejspladserne, som endnu er ledige de sidste 24 timer, før lyntoget skal køre, kan bestilles mellem Odense og København. Nærmere retfærdigheden er det vist vanskeligt at komme.

Med hensyn til de af jernbanerne forårsagede brande i nåleskove, heder og lignende skal jeg bemærke, at der allerede i lov nr. 116 af 11. marts 1921 om foranstaltninger mod brandfare ved jernbanedrift er givet regler for, hvorledes de forskellige arter af brandfarligt terræn søges værnet mod, at antændelse forårsaget af gnister fra toget breder sig til større brande. Der drages om-