

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

findes kun 4 Spor til den indgaaende Trafik Vest fra og den udgaaende Trafik til Kystbanen, og af Hensyn til den stærke Trafikbenyttelse af Stationen mellem Kl. 8 og 9 kan Sovevogne ikke tilbageholdes ved Perronen længere end fastsat. En Henstilling af Vognen med de rejsende ude paa Rangerpladsen kan ikke anbefales under Hensyn til Faremomentet for de rejsende, naar de skal forlade Vognene. En saadan Foranstaltning maatte i øvrigt ogsaa synes ret formaalsløs, da Støjen fra Rangeringen paa Pladsen afgjort virker forstyrrende paa de rejsendes Ro.

Det ærede Medlem Hr. Bomholt omtalte forskellige Forhold ved Esbjerg Banegaard. Det ærede Medlem ankede først over, at Stationens andet Hovedspor benyttes til Depotspor for Vogne, der skal rengøres. Det er rigtigt, at Savnet af det paa-gældende Spor som Togvejsspor undertiden har medført ikke uvæsentlige Forsinkelser, og der er derfor ogsaa af Statsbanernes lokale Ledelse udarbejdet Forslag til Anlæg af et særligt Vognvaskningsspor, ved hvis Anlæg det omhandlede Hovedspor kunde frigøres. Det nævnte Forslag var imidlertid for kostbart, hvorfor man for Tiden søger at finde en mindre kostbar Løsning, og naar et brugeligt Forslag er udarbejdet og de for nødne Pengemidler er til Stede, agter Statsbanerne at bringe det til Udførelse.

Det ærede Medlem omtalte dernæst det formentlige Faremoment, der skulde være ved, at de mod Øst afgaaende Tog benytter samme Sporstrækning som de Nord fra kommende Tog. Heri har det ærede Medlem imidlertid ikke Ret. Den Krydsning af Togveje, som finder Sted paa Esbjerg Station, er uundgaaelig paa en Rebroussementsstation og er i øvrigt ikke væsensforskellig fra den Krydsning, der hyppigt maa finde Sted paa en almindelig Mellemstation paa dobbeltsporet Bane, naar Udkørsel foregaar fra et Overhalingsspor. Esbjerg Stations Sikkerhedsanlæg er udformet netop under Hensyn til saadanne Forhold, saa at samtidig Signalgivning til de to fjendtlige Togveje er udelukket. Det kan derfor ikke erkendes, at der ligger nogen særlig Fare i det omhandlede Forhold.

Naar det ærede Medlem dernæst efterlyste Tilvejebringelse af en Perrontunnel paa Esbjerg Station, maa jeg oplyse, at Perrontunneler tilvejebringes som Regel ikke paa Ende- og Rebroussementsstationer, idet Overgang over Sporene med fornøden Sikkerhed kan tilvejebringes bag om Togene. Statsbanerne kan derfor ikke erkende, at

Forholdene paa Esbjerg Station er saaledes, at en saadan Foranstaltning er paakrævet.

Endelig omtalte det ærede Medlem Forholdene for Personalet paa Esbjerg Station, og jeg kan hertil sige, at saafremt Esbjerg Station skulde have været projekteret paa nærværende Tidspunkt, vilde Udformningen af Personalets Lokaler være blevet en anden. Statsbanerne kan dog ikke erkende, at Forholdene for Personalet paa Esbjerg Station er særlig uheldige, saa at større Forandringer skulde være paakrævet; mindre Forandringer som forbedrede Garderobeforhold og Indretning af særlige Spiserum er for Tiden under Overvejelse og paatænkes udført i den kommende Tid.

Det ærede Medlem Fru Inger Gautier Schmit beklagede sig over, at en Regulering af Jernbanerestaurationspriser ikke havde fundet Sted, og over, at disse Priser gennemgaaende var alt for høje. Jeg kan herom oplyse, at Spørgsmaalet om Muligheden af en Nedsættelse af Jernbanerestaurationspriser allerede gennem længere Tid har været taget op til Undersøgelse; ved denne Undersøgelse viste det sig for øvrigt, at Restaurationspriserne i det store og hele laa under Priserne paa andre Restauranter, hvormed Jernbanerestaurationspriserne kan sættes i Klasse. Efter Forhandling med Jernbanerestauratørerne opnaaedes der alligevel en ikke saa lille Nedsættelse af Priserne paa Smørrebrød og andre Spisevarer, gyldig fra 15. Oktober i Aar.

Kaffepriserne, som det ærede Medlem ogsaa nævnte, og som er 30 Ø. for en Kop skænket Kaffe og 35 Ø. for Kaffe paa Kande, og for hvilken der ikke ved den Lejlighed blev foretaget nogen Nedsættelse, ligger betydeligt under, hvad der betales andre Steder. Prisen paa Kaffe blev ved den forudgaaende Prisregulering nedsat mere, end Faldet i Indkøbsprisen den Gang betingede, og Forholdet mellem den nuværende Pris og Detailprisen paa Kaffe svarer nøje til Forholdet mellem Prisen i 1914 og den daværende Detailpris.

For Varers Vedkommende, der praktisk talt sælges uden Tilberedning, har man allerede i længere Tid holdt Priser, der bevæger sig efter Dagens Detailpriser, saaledes baade for Æg og Wienerbrød. Prisen for et blødkogt Æg ligger saaledes 10 Ø., for et Spejlæg 15 Ø. og for Wienerbrød 3 Ø. over Detailprisen, og lignende Forhold gør sig gældende for Øl og Sodavand, idet Priserne ændres, naar Bryggerierne ændrer deres Priser.

Ved Regulering af Jernbanerestaurationspriser maa der foruden til Vareprisen ogsaa tages Hensyn til, at Jernbane