

### [Ministeren for offentlige Arbejder.]

Brugen af det mindre heldige Reserveskib normalt skulde kunne undgaaes.

Det ærede Medlem Hr. Knud Hansen har paa ny rejst Spørgsmaal om direkte Forbindelse fra Lillebæltsbroen over Taulov til Kolding, ligesom det ærede Medlem spurgte, hvorvidt man agtede at bibeholde Niveauoverkørselen over Søndergade i Kolding.

Spørgsmaalet om Anlæg af et Dobbeltspor Snoghøj—Taulov blev af det ærede Medlem rejst allerede i 1928 under Behandlingen af Finansloven for 1929—30. Der blev dengang af Ministeren for offentlige Arbejder svaret Forespørgeren, at man ikke kunde medvirke til Gennemførelsen af Anlægget under Hensyn til de store Anlægsudgifter, der var anslaaet til mindst 1½ Mill. Kr., og til de ogsaa betydelige Driftsudgifter, som dette vilde medføre. Spørgsmaalet om Gennemførelsen af Lyntog til Esbjerg er ganske vist tilkommet i Mellemtiden, men Fordelene ved den direkte Fremførelse af disse Tog uden om Fredericia maa dog anses for meget problematiske, hvorfor man stadig maa formene, at det økonomiske Grundlag ikke er til Stede for Anlæggets Gennemførelse, og man kan derfor stadig ikke anbefale, at Anlægget fremmes.

Med Hensyn til Niveauoverkørselen over Søndergade har der i 1921 været ført Forhandlinger mellem Kolding Byraad og Statsbanerne om Tilvejebringelse af en skinnefri Vejforbindelse, men Udgifterne androg med de daværende Priser et saa stort Beløb — ca. 1 Mill. Kr. —, at der ikke fra de interesserede Parter kunde ydes de nødvendige Tilskud, og Byraadet udtalte samtidig, at det ikke havde nogen større Interesse i Nedlæggelsen af Søndergadeoverkørselen, og man enedes da om at tilrettelægge Forholdene saaledes, at en senere Gennemførelse af Projektet ikke vanskeligjordes. Forholdene i Kolding er saaledes, at der paa begge Sider af den paagældende Overkørsel findes skinnefrie Vejforbindelser i ganske kort Afstand derfra. Selv om en Viadukt vel nok nu kunde bygges for en mindre Sum end den nævnte, har Statsbanerne dog ingen Interesse i at afholde de betydelige Udgifter, som en Viadukt ved Søndergade vilde koste, og skal en saadan bygges, maa den bygges efter de Regler, der er fastsat ved den senere vedtagne Vejkrydslov af 1. Februar 1930, saaledes at Statsbanernes Bidrag indskrænkes til den kapitaliserede Værdi af Bevogningsudgifterne.

Det ærede Medlem Hr. Munch-Petersens

Indledningsord til de Bemærkninger, han havde at gøre til mig, nemlig om de kapitalistiske Principper, Statsbanerne drives efter, skal jeg skænke ham; saa længe Arbejderforholdene herhjemme er betydelig friere og Arbejdslønnen langt højere end i Sovjetstaten, bider den Slags Bemærkninger ikke, selv om de rettes mod en socialdemokratisk Minister.

Det ærede Medlems Bemærkninger samlede sig formentlig i følgende 3 Punkter: Lokomotivpersonalet bliver overanstrengt ved lang og forceret Tjeneste, Ulykkernes Antal inden for Personalet stiger, og den Mand, der skriver offentligt om dette, idømmes en Mulkt af Generaldirektøren paa 200 Kr. Resten af de tekniske Forklaringer som f. Eks. om Tallet i Træktabellerne for Lokomotiverne af Litra P og om Mangel af Trykluffbremser kan jeg vist lade ligge som uvæsentlige. I øvrigt har Trykluffbremsen fremfor vore Vacuumbremser meget lidt at gøre med øget Sikkerhed. Det er hovedsagelig en Rationaliseringsforanstaltning, indført for i de Lande, der har de lange Godstog og de lange Transporter, at spare Mandskab til Betjening af Bremserne.

Jeg skal begynde med Lokomotivpersonalets Tjenestetid. Jeg har hos mig Tallene for hele Landet for Oktober Maaned i Aar og hermed for indeværende Aars Vinterkøreplan. De vil nu blive forelagt for Lokomotivpersonalets Organisationer ved de Forhandlinger, der skal føres om deres Tjenestetid, og en offentlig Redegørelse vil, som bebudet, senere finde Sted fra Generaldirektørens Side. Jeg skal her kun nævne nogle enkelte af Hovedtallene.

Lokomotivmændene har for de flestes Vedkommende 8 Timers Maksimalarbejdsdag, enkelte dog lidt mindre. Denne 8 Timers Dag udnytter Statsbanerne ikke fuldt ud. Gennemsnitlig udnyttes kun mellem 7 og 7½ Time. Disse 7 à 7½ Times Arbejde er dog ikke, hvad Folk i Almindelighed forstaaer ved Lokomotivtjeneste, altsaa Køsel paa Linien. En stor Del af disse 7 à 7½ Time omfatter Forberedelses- og Afslutningstjeneste, Raadighedstjeneste, tjenestefri Ophold paa indtil halvanden Time uden for Hjemstedet, Rangering mellem Remise og Afgang- eller Endestationer og Ventetid paa disse, saaledes at den Del af Tjenesten, som i den offentlige Bevidsthed staaer som den egentlige Lokomotivtjeneste, nemlig Kørselen fra Afgang- til Endestationen, i Virkeligheden kun udfylder 3—4 Timer daglig.

Jeg tror ikke, at disse Gennemsnitstal — jeg indrømmer, at de er Gennem-