

**[Aage Fogh.]**

været grund til at gøre det på en sådan måde, at det klart fremgik, at det ikke var rettet imod mig. Men at det kunne misforstås, fremgår tydeligt af, at praktisk talt alle venstres blade og alle konservative blade dagen efter i deres referat fra rigsdagen fremstillede det på en sådan måde, som om det var den radikale ordfører, der var blevet korrekset.

Men jeg er i og for sig tilfreds med resultatet, at den højtærede forsvarsminister altså ikke med et eneste ord har kunnet antyde, at min forespørgsel har været ud over det rimelige.

**Forsvarsministeren (Harald Petersen):** Jeg tror, jeg sluttelig kan konstatere, at med hensyn til hvad jeg sagde såvel første gang, jeg havde ordet, som hvad jeg har sagt ved senere lejligheder i dag, har jeg intet at tilføje og intet at trække fra.

**Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen):** Det ærede medlem hr. Tholstrup har i sin replik til mig under finanslovdebatten påny omtalt biloverførslen over Storebælt og herunder ventetiden.

Som bekendt indsættes der fra foråret endnu en automobilfærge på overfarten, og jeg venter, at dette i forbindelse med, at Gedser-Grossenbroderuten til den tid er bedre indarbejdet, end tilfældet har kunnet være i sommer, vil betyde en overordentlig aflastning.

Hvad angår ølflaskerne, som det ærede medlem stadig vender tilbage til — det er oven i købet tomme ølflasker —, må jeg sige, at den angivne fragt, 9 kr. 50 øre, for en vognladning tomme flasker over Storebælt er urigtig. Fragten for en vognladning tomme flasker af vægt 5 000 kg fra Korsør til Nyborg udgør 33 kr., når det drejer sig om returgående emballage, der nyder godt af en særlig lav tarifiering under hensyn til, at den har været befordret med jernbanen i fyldt tilstand. Man kan i det hele taget ikke regne fragten for en sending mellem Nyborg og Korsør ud som forskellen mellem fragten for den samme sending over strækningen Nyborg-København og over strækningen Korsør-København. En sådan beregningsform ville efter de bestående takstsystemer både for personer og for gods give ganske misvisende resultater. Jeg kan iøvrigt til det ærede medlems orientering oplyse, at for automobiler, der befordres på jernbanevogn fra Padborg til Malmø, udgør den danske fragtandel mindst 178 kr. pr. benyttet jernbanevogn.

Og endelig må jeg sige med hensyn til kaptajn Blaagaard, at statsadvokaten har jo begæret tiltale rejst. Sagen er ikke afsluttet, og jeg finder det absolut rigtigt og stemmende med coutume, at tavshed råder, mens retten sidder.

Til det ærede medlem hr. Peter Jørgensen skal jeg sige, at spørgsmålet om en eventuel nedlæggelse af signalværkstedet i Struer langtfra er afgjort endnu. Forholdet er det, at det særlige rationaliseringsudvalg, som jeg omtalte sidst, der er nedsat af statsbanerne, og som har bistand af rationaliseringssekretærer udefra, for nogen tid siden har afgivet en betænkning om signalværkstedets forhold med visse forslag til en omordning, og disse forslag undersøges foreløbig i generaldirektoratet og distriktsledelsen. Der er altså slet ikke noget afklaret endnu, og med udbytte kan man stadig drøfte det i samarbejdsudvalget, hvilket man ikke har kunnet tidligere. Forsåvidt der bliver tale om forandringer af betydning for personalet, vil dette absolut blive drøftet i samarbejdsudvalget eller direkte med vedkommende organisation.

Hvad samarbejdet i det hele taget angår, har jeg udelukkende talt om dette forhold i forbindelse med rationaliseringsbestrebelse, hvad det ærede medlem kan overbevise sig om ved at læse mine bemærkninger herom sp. 973 i fortrykket.

Hvad henvendelsen fra jernbaneforeningens hovedbestyrelse angår, vedrører den jo advancementsforholdene. Henvendelsen herom har været omtalt i landets blade og er, som også meddelt dér, offentligt sendt mig. Jeg vil gerne på dette tidspunkt sige, at jeg har kontakt til begge sider, og jeg håber, at den forbindelse, der har bestået mellem jernbaneforeningen og DSBs ledelse, påny må kunne etableres.

Til det ærede medlem hr. Th. Mikkelsen vil jeg gerne sige, at jeg forstår udmærket, at spørgsmålet angående leveringen af de seks diesellokomotiver og de herhenhørende forhold er noget, der ligger det ærede medlem stærkt på sinde, og jeg kan forsikre for, at det samme er tilfældet for mit vedkommende. Når det ærede medlem spørger mig, om A/S Frichs ikke har givet tilbud på at bygge nogle af de omtalte lokomotiver, om statsbanerne i givet fald har stillet særlige betingelser angående tidsfristen, og om firmaet har fået en rimelig tid til at eksperimentere og på dette grundlag at fremstille en driftssikker motor, så vil jeg gerne heroverfor sige, at det har ikke været muligt for statsbanerne at opnå tilsagn fra A/S Frichs om levering af tilsvarende materiel, der er gennemprøvet i drift og med alsidig