

[Tholstrup.]

denne skamplet på vort ellers demokratiske land, så vi på dette punkt føler os som frie borgere i et frit land. Frihed under ansvar!

Peter Jørgensen: I februar måned i år overrakte jeg den højtærede justitsminister en resolution, vedtaget enstemmigt i chaufførernes fagforening i Aarhus. Resolutionen stiller krav om revision af motorlovgivningen med henblik på fastsættelse af maksimalarbejdstid for erhvervschauffører, og således at ansvaret i ulykkestilfælde, hvor det drejer sig om overtrætte chauffører, også placeres hos arbejdsgiveren, der har dikteret den lange arbejdstid. I altfor mange tilfælde, siges det i resolutionen, er arbejdsgiveren gået fri for tiltale. Det er ikke noget nyt spørgsmål, her er rejst. Trafikkommissionen af 30. december 1936 peger i sin betænkning af 18. august 1939 på chaufførernes lange arbejdstid og foreslår, at førere af de til vare-, last-, fragtmands- og vognmandskørsel bestemte motorkøretøjer skal være underkastet de mellem arbejdsgivere og chauffører bestående overenskomster om løn og arbejdstid. I sin svarskrivelse til mig meddeler den højtærede justitsminister, at man længe har været opmærksom på problemet, og peger i denne forbindelse på det forslag til en ny færdselslov, der var færdig til fremsættelse i rigsdagen i 1940, men på grund af besættelsen ikke blev fremsat. Det siges heri, at justitsministeren under fornødent hensyn til færdselssikkerheden efter forhandling med socialministeren kan fastsætte begrænsninger i arbejdstiden for førere af vare- og lastkøretøjer og af motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til personbefordring. Sådanne begrænsninger kan også fastsættes for enkelte områder eller for enkelte arter af den nævnte kørsel.

Når spørgsmålet rejses her i det høje ting, er det, fordi en lang række alvorlige ulykker understreger nødvendigheden af en snarlig løsning. Jeg skal nævne to ulykker fra Aarhusegnens af alvorlig karakter, nemlig i Aarslev og ved Hasselager. I begge tilfælde var chaufførerne overanstrengt, og i begge tilfælde skete ulykken om natten. Vognene var lastet med brunkul, hvad de ofte er ved disse nattransporter, og ulykkerne skete, fordi chaufførerne om dagen måtte holde meget længe ved lejerne, idet gravefelterne er tømte og der går lang tid, inden der skaffes plads ved nye felter — derfor den lange arbejdstid. I de to nævnte ulykkestilfælde blev chaufførerne hårdt kvæstet. Det vil derfor vække glæde blandt landets motor-

førere, hvis dette spørgsmål kan løses og løses snart.

I den før omtalte resolution er også rejst spørgsmålet om den afgiftsfri benzin til traktorer, og man mener her, at der finder misbrug sted. Man kan ikke komme udenom, at der ligger en enorm fristelse i at anvende traktorbenzin til 39 øre pr. l til person- og lastvogne, når almindelig benzin koster 78 øre. Jeg henstiller derfor, at man tager spørgsmålet om farvningen af den afgiftsfri benzin op til behandling, når benzinafgiftslovene udløber med udgangen af dette år.

Løvrigt er der også peget på det problem, der ligger i den konkurrence, som traktorkørslen påfører dem, der skal leve af almindelig vognmandskørsel.

Dernæst vil jeg gerne have lov til at rejse et spørgsmål vedrørende ulykkesforsikring. Det drejer sig om den meget lange tid, det varer, inden der fra direktoratets side træffes afgørelse i ulykkestilfælde. I mange tilfælde må tilskadekomne arbejdere søge socialkontorerne, fordi dagpengekendelser først kommer flere uger efter ulykkestilfældenes indtræden. Det giver den enkelte og det giver tillidsmændene på arbejdspladserne meget unødvendigt arbejde med skrivelser og henvendelser til direktoratet. Der må kunne gennemføres en hurtigere ekspedition af disse sager eller laves en ordning, hvorefter arbejdsgiveren forskudsvis udbetaler dagpenge til de tilskadekomne.

Jeg vil dernæst gerne sige et par ord om DSB og tjenestemændenes forhold. Det skal dog ikke være nogen kritik af det underskud, som statsbanerne har, selvom det drejer sig om meget store beløb. DSB udfører jo samfundsmæssige funktioner, og takstpolitikken afgøres her i rigsdagen, så underskud, større eller mindre, vil vel altid fremkomme. Det, jeg ønsker klarhed over, er de rationaliseringsbestrebelsers, der i øjeblikket er i gang og udfoldes indenfor statsbanerne. Naturligvis vil ethvert ministerium være interesseret i at nedbringe statsbanernes underskud til det mindst mulige, men en rationalisering gennemføres jo ikke blot ved en skånselsløs nedskæring af personalet, men først og fremmest ved en bedre tilrettelægning af arbejdet og indførelse af nye arbejdsmetoder, ligesom naturligvis tjenestemændenes og arbejdernes aktive medarbejderskab må sikres, hvis opgaven skal løses. Skal man bygge på de udtalelser, der offentligt er fremsat i den sidste tid fra betydende tjenestemandsgørganisatorers side, er det så som så med dette samarbejde. Den