

[Andreas Hansen.]

Da byen i 1955 og 1956 skal være vært for de jyske ungskeer, skal omkørselsvejen være færdig til den tid for at klare den trafikale belastning, som sådanne skuer medfører.

Den højtærede minister vil sikkert svare, at den nødvendige arbejdskraft i byggefagene skal anvendes til kasernebyggeri i Haderslev og Skrydstrup, og at man derfor ikke kan forøge tempoet i boligbyggeriet i Haderslev by i de kommende år. Dette er måske rigtigt, men derved kommer vi så til det andet problem: bevægeligheden på arbejdsmarkedet. Det har jo været det store nummer i de nuværende regeringspartiers propaganda i flere år; så sent som under valgkampen til valgmandsvalget sidste forår blev det jo brugt. Ved et valgmøde i Frørup i Røddingkredsen den 2. april diskuterede det ærede medlem hr. Jørgen Gram og jeg spørgsmålet. Jeg udtalte ved den lejlighed frygt for, at den Weikopske metervareordning ville skabe arbejdsløshed i tekstilindustrien. Det ærede medlem udtalte hertil: virksomheder, som ikke kan klare sig i konkurrencen, må lukke og den derved ledigblevne arbejdskraft overflyttes til andet arbejde og erhverv.

Dengang var det meget let at fremsætte en sådan tanke; der var endnu ingen ledige at flytte. Men hvorledes i dag? I Haderslev har vi ikke megen industri, men den smule, vi har, er hårdt ramt af arbejdsløsheden nu. Af tekstilarbejderforbundets 165 medlemmer er de 43 arbejdsløse, andre 47 er på arbejdsfordeling og har fået deres fortjeneste nedskåret med en trediedel, d. v. s. 54 pct. af byens tekstilarbejdere er helt eller delvis arbejdsløse. Et andet forbund, tobaksarbejdernes, har en arbejdsløshedsprocent på 50. Og arbejdsløsheden i disse to fag er jo ikke et lokalt fænomen, men er almindelig i næsten alle de byer, hvor disse industrier findes.

Spørgsmålet om flytning af arbejdskraft var sikkert taknemligt at jonglere med, så længe det ikke var aktuelt, men nu er det brændende. Jeg retter derfor ligesom mit partis ordfører, det ærede medlem hr. H. C. Hansen, det spørgsmål til den højtærede regering: Hvilke planer har den til omskoling og omflytning af den ledige arbejdskraft? og jeg spørger det ærede medlem hr. Jørgen Gram: Hvad har det ærede medlem gjort i sit parti til løsning af dette problem?

De arbejdsløse og alle de, som frygter for kommende arbejdsløshed, venter i spæn-

ding ikke alene på et positivt, men også på et snarligt svar.

A. C. Normann: Jeg tillod mig i fjor at rette den anmodning til den højtærede minister for offentlige arbejder, at man ikke fortsat udskød gennemførelsen af det andet spor på jernbanen fra Brørup til Bramminge.

Jeg rekapitulerer kort, at dobbeltsporet fra Lunderskov til Esbjerg blev vedtaget i 1918. I 1928 blev ekspropriationer, jordarbejde og viadukter m. v. afsluttet, og i 1931 var selve sporet ført igennem østfra til Vejen samt på strækningen Bramminge—Esbjerg.

Da Bramminge er et knudepunkt, hvis sidebaner fører en del af deres tog igennem til Esbjerg, er det forståeligt, at arbejdet har kostet mest på denne strækning, men det synes ikke rimeligt, at lægningen af andet spor østfra er standset op i Brørup, og at man på hele strækningen har efterladt et kort stykke, ca. 20 km, med enkeltspor. Jeg har hørt ledende jernbanefolk på denne strækning sige, at trafiksikkerheden mindskedes netop som følge af, at trafikken fra begge sider fra dobbeltspor her trængtes ind på et enkeltspor. Jeg er ikke i stand til at afgøre, hvorvidt det ofte kritiserede sporarrangement Brørup—Bramminge på den måde kommer til at udgøre en større risiko, end en gennemført enkeltspordrift ville medføre, men den triste togløkke, vi oplevede forleden ved Brørup, ville ikke være sket, hvis det andet spor havde været gennemført, og selvom jeg ikke skal drage unødigt vidtgående følgeslutninger af ulykken, er det i alt fald en alvorlig understregning af ønskeligheden af, at dette trekvart gennemførte sporarbejde nu gøres færdigt.

Vi bør altså efter min mening, foruden de øvrige meget vægtige grunde for arbejdets gennemførelse, som jeg tidligere har fremdraget, også i høj grad tage sikkerhedshensynet i betragtning. Jeg ved meget vel, at vigtige hensyn kan tale for dobbeltspor andre steder, men jeg finder det ikke ganske rimeligt, at man ikke de sidste par år har holdt stærkere igen på statsbanernes anlægsarbejder på steder, hvor disse har medført en betydelig udskrivning af arbejdskraft, for en stor del gennem en periode, hvor der har været mangel på arbejdskraft adskillige steder i landet.

På denne strækning er det mest arbejdskrævende arbejde jo gjort færdigt allerede for mange år siden. Hertil kommer, at befolkningens syn på statens administration