

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det strenge arbejde med understøpning af ballast under svellerne, hvor sporet er sunket og skal justeres. Herved spares personalet for det strenge arbejde, og DSB sparer personale.

Indenfor statsbanernes værksteder er man foreløbig gået i gang med en gennemgang af værkstedskontorernes arbejde, også med henblik på en rationalisering af disses arbejder, medens man hidtil ikke er gået i gang med egentligt værkstedsarbejde, bortset fra den rationalisering, som løbende finder sted ligesom i andre store virksomheder.

Det er ikke mit indtryk, at DSB herved er kommet i modsætningsforhold til sit personale; tværtimod har jeg den opfattelse, at nødvendigheden af en rationalisering er godkendt af de store personaleorganisationer som noget, der nu engang skal til, hvis DSB vil følge med i udviklingen og hævde sig i konkurrencen med andre transportmidler.

Når det ærede medlem udtaler, at det er så som så med samarbejdet mellem DSB og personalet, må jeg ligeledes henvise til, at statsbanerne i det sidste par år har etableret samarbejdsudvalg på linie med privatindustrien efter de af finansministeriet givne regler. Der er foreløbig et hovedudvalg indenfor generaldirektoratet og et distriktsudvalg ved hvert af distrikterne, og jeg mener at vide, at lokale udvalg på stationer og arbejdspladser kan ventes etableret, idet rammerne for sådanne lokale udvalg i hvert fald er skabt. Jeg forstår derfor ikke rigtig, hvad det ærede medlem sigter til med sin udtalelse om mangel på samarbejde, ej heller, hvad der menes med, at det er uklog politik at tilside sætte kravene om sikkerhed og velfærd på arbejdspladsen, idet netop spørgsmål vedrørende sikkerhed og velfærd står isamarbejdsudvalgenes formålsparagraf.

Når det ærede medlem afkræver mig en redegørelse for de alvorlige ulykker, der i den seneste tid er forekommet ved statsbanerne, må jeg først bede om oplysning om, hvad der egentlig sigtes til. Bortset fra den sørgelige togulykke forleden mellem Brørup og Holsted synes jeg egentlig, at DSB er blevet forskånet for ulykker i længere tid. Man kan vist ikke kalde det en ulykke — men naturligvis et alvorligt og beklageligt uheld —, at en Storebæltsfærge løber på grund.

Hvad angår spørgsmålet kølevogne, er det rigtigt, at der er indhentet tilbud på kølevogne også fra en række udenlandske fabrikker. Denne disposition skyldes, at

emnet i dette tilfælde egnede sig for denne udbydelsesform, hvortil kom, at et folketingsudvalg, der i foråret 1950 behandlede lovforslaget om ændringer i statsbanernes takster, rejste dette spørgsmål, og at såvel statsbanerne som de bevilgende myndigheder må være interesserede i den kontrol med en enkelt indenlandsk fabriks prisniveau, som pristilbud fra udenlandske fabrikker må forudsættes at kunne give. Udfaldet af udbydelsen viste, at den danske leverandørs pris lå således, at man, når hensyn toges også til de herskende valutavanskeligheder, ikke mente at burde placere ordren i udlandet. Der er således ingen kølevogne købt eller bestilt i udlandet.

Det ærede medlem hr. Kryger omtalte stationsforholdene i Helsingør. Det er meningen i Helsingør at bygge tag over færgernes landgangstrapper og mellem disse og toldvisitationsbygningen, så ankomende færgerejsende kan stå i læ, medens de venter på at komme til toldvisitation. Dette arbejde vil blive bragt til udførelse, så snart det er muligt at frigøre den fornødne tekniske arbejdskraft fra endnu mere presserende arbejder. Endvidere er man efter en fornyet overvejelse og gennemgang af spørgsmålet kommet til det resultat, at det må anses for påkrævet, at der træffes foranstaltninger til forbedring af forholdene for de *afgående* rejsende med hensyn til læ for vind og vejr. Under hensyn til de for tiden igangværende forhandlinger om ændringer i rejseforholdene imellem de nordiske lande, der formentlig vil medføre lettelser med hensyn til pas- og toldforanstaltninger, således at afviklingen af trafikken skulle kunne ske hurtigere, vil man dog, såfremt forhandlingerne nogenlunde hurtigt skulle føre til et resultat, helst, forinden man iværksætter ret bekostelige foranstaltninger til et beløb af ca. 60 000 kr., afvente resultatet af disse forhandlinger. Det må iøvrigt erindres, at afgående rejsende i Helsingør jo har venterum i forhallen på stationsbygningen lige overfor, men det udelukker naturligvis ikke, at de nu påtænkte foranstaltninger må anses for påkrævede.

Hvad forbindelsen København—Køge angår, skal jeg for DSBs vedkommende gøre opmærksom på, at statsbanerne på København—Køgevejen ved samarbejde med vejmyndighederne flere steder har fået indrettet særlige vigepladser i vejsiden, således at rutebilerne, medens de optager eller afsætter rejsende, kun i ringe grad tager plads op på vejbanen, og dette vil man kunne fortsætte med; men en rutebils maksimalhastighed er jo kun 40 km i timen, og under