

Egtved, Holbæk—Nykøbing og Hillerød—Frederiksværk blive Konduktørerne lønede med 800—960 Kr., medens i det forelagte Forslag om Lønningsregler for Statens Funktionærer ere de tilsvarende Lønninger satte fra 1,080—1,290 Kr. stigende indtil 1,560 til 1,770 Kr. For Baneformænd ved Statsbanerne ere Lønssatserne i det foreliggende Lønningsforslag satte til 1,200—1,400 Kr., medens der af Privatbanerne kun gives 600 à 800 Kr., stigende til 720 à 920 Kr., det vil altsaa sige, at her er man nede paa omtrent kun Halvdelen, og samtidig dermed forlanges der en Arbejdstid, der endog langt overskrider den, der forlanges paa Statsbanerne. Jeg vil henstille til det ærede Udvalg, der bliver nedsat om denne Sag, at tage velvilligt paa det Andragende, der her foreligger fra Funktionærerne ved Privatbanerne.

I Betingelserne for Koncessioner til Privatbaner er der opført en hel Del Regler, som de skulle rette sig efter, naar de faa en saadan Koncession, og der er et enkelt Punkt, jeg gerne vilde henlede Opmærksomheden paa, fordi det efter min Mening har overordentlig stor Betydning for Funktionærerne, og det er, at der sørges for et Paalæg om, at der skaffes ordentlig Belysning paa vore Stationspladser, for at det ikke skal blive ved at være, som det er nu rundt omkring paa vore Landstationer, hvor Funktionærerne køre omkring i Nattens Mulm og Mørke og rangere og sætte Liv og Lemmer til. Det er en simpel Pligt, som Staten bør paalægge dem, at et saa stort Stykke af Banelegemet som det, der er nødvendigt, for at hele Rangeringen kan finde Sted, skal være saaledes belyst, at Funktionærerne kunne se, hvor de skulle færdes ved det farlige Rangeringsarbejde. Heldigst vilde det være, om man kunde forbyde alt, hvad der hedder Rangeringsarbejde, efter Mørkets Frembrud, men det vilde vel lægge temmelig store Hindringer i Vejen for hele vort Trafikvæsen. I alt Fald kan man dog forde, at Terrainet bliver saaledes belyst, at Funktionærernes Liv er nogenlunde sikret, saa at det ikke kan ske, hvad der for nylig skete nede paa Værsløv-Banen, at en Funktionær styrtede om og blev dræbt, fordi han hverken kunde se, hvor han gik eller stod.

Med disse faa Bemærkninger skal jeg i det hele taget anbefale Lovforslaget til velvillig Behandling af det høje Ting.

**Tesdorpf:** Det glædede mig, at det ærede 3die Medlem for 8de Kreds (Brein-

holt) omtalte Overfartsforholdene nede ved Orehoved. Det har undret mig i høj Grad, naar Folketinget nu har sendt os en saa lang Række Forslag op om ny Jernbaneanlæg, at Routen København—Warnemünde ikke er berørt med et eneste Ord. Dette Spørgsmaal er jo ganske særlig aktuelt, naar man ser hen til, hvad der for nylig er passeret i vort Naboland Sverige, hvor Dampfærgeforbindelsen paa Routen Sassnitz-Trelleborg jo er slaaet fast, og Svenskerne ere gaaede paa med en Hurtighed og Energi, som er ret ejendommelig, og som det vilde være ønskeligt, om vi havde noget af, idet Arbejdet var udbudt til Licitation, forinden Forslaget var vedtaget i Rigsdagen. Altsaa, Svenskerne anse denne Route for at være af saa stor Vigtighed for dem, at de udbyde Arbejdet paa forventet Rigsdagsbevilling. Siden Dampfærgeforbindelsen Warnemünde—Gedser er bleven etableret, er Trafikken nede ved Orehoved tiltagen ganske overordentlig stærkt, og under de bestaaende Forhold med Dampfærgeforbindelse er Staten nødt til at udvide Dampfærgernes Antal meget betydeligt, ligesom de nuværende Færgelejer heller ikke paa nogen Maade slaa til, saa der maa anskaffes for en meget betydelig Sum nyt Materiel dernede. Manglerne ved disse Forhold kunne afhjælpes ved, at der bygges enten en Tunnel eller en Bro. Hvad der nu er det bedst udførlige, maa Teknikerne om, men det, der for mig som Lægmand absolut vilde være det mest tiltalende, er en Tunnel. En Bro er altid udsat for Isgang om Vinteren, og Ulf-sund er et meget stærkt befaret Farvand. Saa vidt jeg ved, er der en Sejlads af ca. 800 Skibe og Smakker ugentlig gennem dette Vand, hvor en Bro altsaa vilde virke noget generende. En Tunnel forekommer mig som Lægmand at være det behageligste og mest praktiske, men vi tage selvfølgelig med Tak mod en Bro, hvis den kan gennemføres. Pekuniært set frembyder det ingen Vanskeligheder. Som jeg før nævnte, maa Anlægget betydeligt udvides, hvis de bestaaende Tilstande skulle oprettholdes. Hvis ærede Medlemmer ville gøre sig bekendt med Jernbanekommissionens Betænkning af 1906, ville De se, at Anlægget af en Bro kunde forrentes med 3,38 pCt., og det Materiale, som nu forefindes, kunde da flyttes omkring til andre Egne af Landet, hvor der er haardt Brug for det. Skruefærgen nede ved Masnedsund kan bruges ovre ved Middelfart, hvor de kun have een lille Skruefærge. Ved Helsingør—Helsingborg-Overfarten er der lige-