

bet af en Maanedes Tid. Men derefter er der ganske vist meget betydelige Arbejder tilbage. Sporet ved Varehuset skal omlægges, og Hovedbygningen skal ombygges, men det kan først ske, naar Varehuset er taget i Brug. I Stedet for at bygge en ny Remise ved Statsbanestationen, som det oprindelig var foreslaaet, er det nu bestemt, at der skal foretages en Udvidelse af Remisen ved Nordbanegaarden, og det medfører igen nogle Forandringer i de foreslaaede Viaduktanlæg. Men som det ærede Medlem vil se, er der virkelig givet Penge ud til disse Anlæg, og de fremmes med al mulig Hurtighed.

Det ærede Medlem fra Roskilde (Henrik Nielsen) gjorde sig til Talsmand for, at man skulde bygge en toetages Stationsbygning i Hedehusene. Men jeg maa virkelig i allerhøjeste Grad advare det ærede Medlem og Beboerne i Hedehusene imod at komme ind paa saa storslaaede Tanker, som en toetages Stationsbygning i Hedehusene vilde være. En saadan er ganske overflødig, og vi vilde her staa overfor det Forhold, som det ærede Medlem fra Søby (Pinstrup) saa skarpt kritiserede forleden, at man i Stedet for at bygge Banegaarde byggede Paladser. Der er ingen Grund til at bygge et Palads i Hedehusene, og det Hensyn, som det ærede Medlem paa-bæraabte sig, at en toetages Bygning vilde være kønnere end den enetages, som foreslaas, kan ikke blive afgørende. Jeg maa bestemt hævde, at det vilde være en unødvendig Flothed for Tiden at bygge en toetages Bygning i Hedehusene, og maaske vilde det ogsaa være urigtigt at bygge en køn Bygning derude. Den kunde fremhæve Byens øvrige tarvelige Bygninger i alt for høj Grad. Det ærede Medlem var bange for, at Perronforholdene ikke skulde blive tilfredsstillende ved det nu foreslaaede Anlæg. Men deri tager det ærede Medlem ganske fejl, Perronforholdene vil blive særdeles tilfredsstillende efter den nuværende Plan. Jeg kunde meget bedre forstaa, hvis det ærede Medlem havde givet ondt af sig, fordi det har været saa længe, inden vi fik ordnet disse Forhold. Det har været overordentlig længe med Ordningen af disse Forhold i Hedehusene, Taastrup og Glostrup, og Statsbaneadministrationen kan ikke andet end beklage, at det har trukket saa længe ud. Imidlertid nærmer disse Arbejder sig dog saa vidt deres Fuldførelse, at man venter at kunne udbyde hele Arbejdet ved de tre Stationer i indeværende Finansaar.

De ærede Medlemmer for Københavns

Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen), Fredericia-Kredsen (L. Rasmussen) og Aarhus Amts 3die Valgkreds (Samuelsen) har berørt Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Forhold. Dette Spørgsmaal omfatter to hver for sig meget vigtige Spørgsmaal. Det ene angaar Lokomotivfyrbødernes Forfremmelse til Lokomotivførere, det andet Lokomotivpersonalets Arbejdstid. Det første Spørgsmaal har der været ført temmelig vidtløftige Forhandlinger om, uden at det egentlig lykkedes at opnaa nogen Enighed, nogen fuldstændig Enighed i hvert Fald, mellem Generaldirektionen og Personalet. Spørgsmaalet er derefter afgjort af Ministeriet saaledes, at man bevilger en Forfremmelse af Fyrbødernes i et saadant Antal, at Betjeningen paa Linierne i alt væsentligt kan udføres af Lokomotivførere alene. Jeg mener at have Grund til at tro, at Personalet har fundet denne Løsning af Spørgsmaalet rigtig og rimelig, og jeg haaber dermed, at denne Sag skulde være ude af Verden. Det andet Spørgsmaal drejer sig, som sagt, om Lokomotivpersonalets Arbejdstid, og jeg skal være fuldt villig til at indrømme, at det er meget magtpaaliggende, at Lokomotivpersonalets Arbejdstid er rimelig, saa at der ikke finder saadanne Overanstrengelser af Lokomotivpersonalet Sted, at der derigennem kunde foreligge en Undskyldning, hvis man nogen Sinde skulde opleve Pligtforsømmelse hos Lokomotivpersonalet. Imidlertid gør det ærede Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen) sig skyldig i noget af et Misbrug af Tal, naar han fortæller, at man arbejder med en Køretid af op til $17\frac{3}{4}$ Time. $17\frac{3}{4}$ Time er Maksimum for Tjenestetiden, og det er selvfølgelig rent undtagelsesvis, ved en ganske enkelt Tur, at man kommer saa højt op. Men ved Tjenestetid maa ikke forstås det samme som Køretid; det maa være det ærede Medlem bekendt, at Tjenestetiden foruden Køretid blandt andet omfatter en ganske betydelig Hviletid, eller i alt Fald Frihed for Kørsel, og ingen Sinde har nogen staaet paa et dansk Lokomotiv $17\frac{3}{4}$ Time i Træk, saaledes som man kunde fristes til at tro efter det ærede Medlems Udtalelser. Det vilde selvfølgelig være ganske uforsvarligt og meningsløst, men det finder altsaa heller ikke Sted. Spørgsmaalet er særdeles vanskeligt at komme fuldt til Bunds i, fordi det paa Grund af selve Togtjenestens Karakter ikke lader sig gøre at fastsætte bestemte Tider, i hvilke de enkelte maa arbejde, men man kan bestræbe sig for at lægge Turene saaledes til Rette,