

undgaaede. Jeg er tilbøjelig til at tro, at de vilde være sket alligevel, men det forekommer mig, at Ulykker af denne Art maner Rigsdag, Regering og Statsbaneledelsen til meget nøje at overveje det Spørgsmaal, om man alligevel ikke har forglemt noget ved ikke at give Lokomotivpersonalet en saadan Uddannelse, som maaske kunde have bevirket, at enkelte Ulykker kunde være undgaaede.

Jeg tror, det er nødvendigt, at man kræver, at der gøres, hvad gøres kan, for at de Mænd, der faar Plads paa Lokomotiverne, er udrustede paa den bedst mulige Maade derved, at de har faaet en saa forsvarlig og saa god Uddannelse, som der overhovedet kan gives dem. Pengene hertil vilde være vel anvendte. Det er jo udmærket, at man har ganske automatiske Sikkerhedsforanstaltninger, men det er ikke tilstrækkeligt, thi i det givne Øjeblik er det alligevel Lokomotivføreren og Fyrbøderen, det kommer an paa. Uden at ville forklejne noget af det øvrige Personale ved et Jernbanetog, maa jeg sige, at det ikke lader sig bestride, at det største Ansvar for, at de rejsende føres sikkert frem, er hos Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen.

Men denne Sag har ogsaa en anden Side, som jeg kortelig nævnede før; det er den økonomiske Side. Paa det Finanslovsforslag, der blev forelagt 1914—15, var Udgiften til Brændsel til Lokomotiverne opført med 4 879 000 Kroner. Men paa det nuværende Finanslovsforslag er der en Udgift dertil paa 32 Mill. Kr., altsaa 6 Gange saa meget. Det forekommer mig, at der er Grund til ogsaa her at overveje, om der ikke kan spares. Vi har ca. 900 Lokomotivfyrbødere, d. v. s., at hver af disse forbruger for ca. 33 000 Kr. Brændsel om Aaret med de Priser, der i Øjeblikket betales.

Hvis man gav disse Folk en mere teoretisk Uddannelse, hvis de fik bedre Undervisning i, paa hvilken Maade Brændselet skulde udnyttes, er jeg tilbøjelig til at tro, at der kunde spares adskillige Beløb. For de private Erhvervs og for Kommunernes Vedkommende er Forholdet det, at der nu er oprettet en Kontrolforening med Hensyn til Dampkedler, idet man er klar over, at Fyrbøderne ikke altid har tilstrækkeligt Kendskab til, hvorledes Brændselet skal udnyttes. I denne Forening ansættes dygtige Ingeniører, som skal rejse rundt og se paa Anlægene og give Fyrbøderne Vejledning, og man mener, at man paa den Maade kan spare 20 à 25 Procent af Brændselet. Hvis man ved at give Loko-

motivpersonalet en fyldigere Uddannelse i Brændselets Anvendelse kunde spare blot 15 Procent, vilde det betyde en Besparelse af mellem 4 og 5 Mill. Kr. om Aaret, og kyndige Lokomotivmænd mener, at det er muligt at spare et saadant Beløb.

Hvis dette er Tilfældet, tror jeg, det er forsvarligt, at Staten ofrer et Beløb til Uddannelse af Lokomotivpersonalet, idet der saa skulde sørges for, at de Førere, Aspiranterne kom til at køre med, var de dygtigste blandt de dygtige, og at de fik et Honorar for at yde Aspiranterne den nødvendige Vejledning. Det er heldigvis saa, at Personalet selv er interesseret for dette Spørgsmaal. Jeg havde i Foraaret Lejlighed til at deltage i et Møde sammekaldt af Lokomotivmænd for hele Landet med dette Spørgsmaal paa Dagsordenen, hvor man fra Lokomotivpersonalet selv fremsatte Ønsker om, at der blev givet dette Personale en bedre Uddannelse. Generaldirektøren, som var til Stede, stillede sig meget velvillig og forstaaende overfor dette Krav, og jeg vil henstille til den højtærede Trafikminister, at han foranlediger, at der optages en Forhandling mellem Generaldirektionen og Lokomotivpersonalet om en Ordning af dette Spørgsmaal. Skulde der kræves en Bevilling, haaber jeg, den vil kunne gennemføres ved et Ændringsforslag her under Finanslovens anden eller tredje Behandling, for jeg tror, det er Penge, som vil komme tilbage med Rente og Rentes Rente.

Endnu har jeg et Spørgsmaal tilbage til den højtærede Trafikminister med Hensyn til Genoptagelsen af Ruten Korsør—Kiel. Da Krigen udbrød, blev denne Rute ophævet, men den burde sikkert genoptages nu. Jeg ved, den har mange Modstandere, og den har maaske færre Tilhængere. Det synes, som om man i Øjeblikket mener, at det eneste, der nu er af Betydning med Hensyn til bedre Forbindelse med Udlandet, er Rødby—Femern-Ruten. Det er ogsaa muligt, denne Rute en Gang vil komme, og at den vil svare til de store Forventninger, man nu stiller til den, men saa meget er sikkert, at der vil gaa adskillige Aar, før den bliver gennemført. Først skal der være anlagt en Bane fra København til Køge, derefter en Bro over Storstrømmen, derefter en Bane fra Orehoved til Rødby, endelig Færgelejer der og desuden en ny Bane i Tyskland. Selv om man vil tage fat paa Arbejdet straks, vil der gaa adskillige Aar, inden man naar til Ende dermed. Det forekommer mig naturligt at genoprette den gamle Rute og lade den være i Drift