

[Chr. Nielsen.]

vil presse paa, pege paa et ganske bestemt Spørgsmaal og henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed herpaa; det er med Hensyn til Indkøbet af den Motortrækraft, som forestaar. Det vil være muligt, saafremt man nøje overvaager det, at faa gennemført en omfattende Standardisering af det rullende Materiel paa Privatbanerne, og det vil have meget stor Betydning. Ikke alene er der jo et Spørgsmaal her, hvis man ser frem til den Dag, da Statsbanerne skal overtage Privatbanerne, og som jeg mener maa komme, men det betyder tillige, at der i det daglige vil være store Besparelser at opnaa ved, at man ikke paa de forskellige Baner har en broget Samling af forskellige Typer Motorvogne. Jeg er vidende om, at en Mængde Privatbaner i Øjeblikket har afgivet Bestillinger til Frich's Fabrikker paa Motorvogne, men samtidig ved jeg, at der er en overordentlig lang Leveringsfrist. Det er derfor muligt, at Vedtagelsen af det foreliggende Lovforslag vil bevirke, at adskillige Privatbaner fremskaffer Motorvogne andre Steder fra, saa at vi kommer til at staa i den Situation, at mange forskellige Typer anvendes paa de forskellige Privatbaner, hvilket efter min Mening vil være en Ulykke, fordi det betyder en daarligere Økonomi.

Jeg imødeser altsaa, at man for det nævnte Beløb ikke nær vil kunne gennemføre den Modernisering, som man havde tænkt sig, og jeg regner derfor med, at en Ting som Modernisering af Værksteder og Remiser vil blive tilsidesat til Fordel for Anskaffelser, og om dette Spørgsmaal, vil jeg gerne gøre nogle Bemærkninger.

For Publikum er en Modernisering af Jernbanerne ensbetydende med Lyntog og Skinnebusser; sjældent eller aldrig tænker man paa den Del af Jernbanedriften, der foregaar i Værksteder og Remiser, den Del af Virksomheden, som muliggør, at Jernbanerne i enhver Henseende kan yde den ønskede Service med Præcision og meget andet. Det kan naturligvis ikke bebrejdes Folk, at de ikke tænker saa langt, men naar den samme Indstilling præger Jernbaneadministrationen, maa det paatales, og saadan er det desværre i Dag, ligesom det har været Tilfældet i en lang Række Aar. Hos saavel Statsbanerne som Privatbanerne har man mere tænkt paa Materiellet end paa det beskæftigede Personale og et rationelt Vedligeholdelsesapparat. Et klassisk Eksempel i saa Henseende er det, at da Statsbanerne i 1935 anskaffede Lyntogene, byggede man ganske vist Svanemølle-

remisen, hvor Lyntogene kunde staa mellem Turene og faa det nødvendige Eftersyn, men man glemte, eller rettere sagt, man oversaa, at der forelaa et Problem, naar Lyntogene skulde til Reparation. I adskillige Aar efter Lyntogenes Anskaffelse var der overhovedet ikke afsat Værkstedspads for de større Reparationer, og det til Trods for, at man saa at sige konstant har et Lyntog paa Værksted hver Dag. I Aarevis maatte det beskæftigede Personale i alt muligt Vejr Dag og Nat arbejde udendørs, og først da vi fik en af de strenge Isvintre og hele Vandsystemet i Lyntogene frøs, hvad der forvoldte en Skade paa 10 000 Kr., først da fik Administrationen Øjnene op for, at det var nødvendigt at bygge en Værkstedbygning. Det var altsaa ikke Hensynet til Arbejderne, men til Materialerne, der gjorde, at man fik en saadan Værkstedbygning. Denne Aand hviler fortsat over Administrationen. Endnu den Dag i Dag er der ca. 100 Mand beskæftiget paa Centralværkstedernes Vognafdeling udendørs. Hver eneste Time paa Dagen, i alt muligt Slags Vejr, maa de, krybende eller liggende paa Ryg eller Mave, arbejde under Vognene. Det turde være indlysende, at det er en daarlig Økonomi med den menneskelige Arbejdskraft, og samtidig betyder det naturligvis, at Arbejdet bliver langt dyrere, end hvis det kunde foregaa i lukkede Værkstedshaller. Noget lignende gør sig gældende paa Godsbanegaarden paa det, man populært kalder Spor 111. Her har man endda ment, at man kunde spare paa Indretningen af tidssvarende Vaske- og Spiselokaler for de beskæftigede, til Trods for at de skal færdes ude hele Dagen igennem.

I det hele taget er det en besynderlig Mentalitet, der raader i den øverste Administration. Mens man paa den ene Side maa indrømme, at der er sat meget ind paa at modernisere det rullende Materiel, hersker der en søvnliggende Tilstand over for Moderniseringen af Værksteders og Remisers Udstyr. Endnu anvender man paa Værkstederne — det gælder baade København, Nyborg og Aarhus — Værktøjsmaskiner fra det forrige Aarhundrede, hvad der givetvis maa betyde en meget dyr Produktion. Tillige er Bygningernes Pladsforhold for længst forældede. Det turde være indlysende, at man ikke Aar efter Aar kan modernisere sit rullende Materiel, anskaffe store Lokomotiver, det være sig S-, R- eller E-Maskiner, og Lyntog uden samtidig at bygge nye Værksteder. Jeg ved, der findes Planer om Forandringer, men Uenigheden i Administrationen gør det til Kompromis-