

ansatte Personer, som ikke helt eller delvis have Arbejde i Akkord. Det menes, at for disse sidste Personers Vedkommende vil allerede gennem Akkordbetalingen det Moment komme til Gyldighed, som man ønsker at lægge Vægt paa ved at giye Personalet Andel i Udbyttet. I alt væsentligt ere de Bestemmelser, som her ere optagne, stemmende med det Forslag, der findes i Kommissionens Betænkning. Dog har jeg ment, at det Overskud af Driften, som efter Kommissionens Forslag skal være Minimum, inden der kan foretages Uddeling af Tantième, er sat efter Omstændighederne noget for højt. Kommissionens Forslag gaar ud fra, at der ikke skal uddeles nogen Tantième, forinden der foreligger 2 pCt. Udbytte af Statsbanernes Anlægskapital. Det vil altsaa sige, at naar vi gaa ud fra en Anlægskapital af 200 Mill. Kr. — i det sidste Statsregnskab er, som ærede Medtemmer ville vide, Anlægskapitalen nedskrevet til 180 Mill. Kr., men det vil ikke være længe, inden den atter er vokset op til de 200 Millioner. — skulde efter Kommissionens Forslag Uddeling af Tantième først finde Sted, naar Udbyttet overstiger 4 Mill. Kr. Jeg mener, at dette er at sætte Grænsen noget for højt. Der vil da selv under normale Forhold, selv under Driftforhold, som ere betydelig gunstigere end de nuværende, særlig slette, — hvilke jeg dog tror, kun ere forbigaaende — være mange Aar, i hvilke der ikke kan uddeles Tantième. Det foreslaas derfor at sætte Grænsen — den Forrentningsprocent, som skal være indvunden, inden der uddeles Tantième — til $1\frac{1}{2}$ pCt. Til Gengæld skal Tantiemen af den første halve Procent, som derefter tjenes, kun være 20 pCt., og af den næste halve Procent bliver Tantiemen 30 pCt., i Stedet for, som af Kommissionen foreslaaet, 50 pCt., saaledes at Maksimum af det Beløb, der overhovedet kan uddeles i Tantième, forbliver uforandret, saaledes som foreslaaet af Kommissionen, nemlig 0,9 pCt. af Anlægskapitalen. Med denne ene Ændring er som sagt Forslaget om Andel i Udbyttet, i alt væsentligt, stemmende med det af Kommissionen opstillede Forslag.

Jeg kommer saa til Bestemmelserne om Statsbanernes Administration. De Punkter, hvorpaa Kommissionen særlig rettede sin Opmærksomhed, og med Hensyn til hvilke den ønskede en Omordning af det nuværende, vare i Hovedsagen disse: For det første, at indføre en kollegial øverste Styrelse i Stedet for den nuværende

eneraadende Generaldirektør. Man foreslog en Direktion eller Generaldirektion, bestaaende af en Generaldirektør og 4 Direktører, altsaa i alt 5. Dernæst ønskedes Styrelsen simplificeret og Tallet af de overordnede Embedsmænd indskrænket. Endvidere en stærkere Decentralisering af den stedlige Styrelse. Endelig i hele Styrelsen en gennemgaaende større Økonomi, ogsaa gennem Besparelser i Antallet af de underordnede Personale, saaledes at der stræbes hen til en passende Forrentning af Statsbanerne. Hvad angaar dette sidste Spørgsmaal om at tilstræbe større Økonomi i Ledelsen, saa har det selvfølgelig Regeringens fulde Tilslutning. Dette er jo imidlertid en Ting, hvorom der ikke lader sig skrive Lovparagraffer. Besparelse i Udgifter nedefter gennem hele Driften kan kun fremkomme ved Administrationen og vedrører ikke selve Styrelsens Organisation. Derimod de andre Spørgsmaal: Ordningen af den øverste Centralstyrelse, Indskrænkning af Embedsmændenes Tal og Ordningen af den lokale Ledelse, det er alt sammen Ting, som kunne fastsættes ved Loven.

Hvad nu angaar Centralstyrelsen, har Regeringen sluttet sig til Tanken om en Direktion i Stedet for en eneældig Generaldirektør. Forslaget gaar ud paa at indstifte en Generaldirektion, bestaaende af en Generaldirektør og to Direktører. Man er kommen til det Resultat, at et større Apparat end tre Direktører er der ikke Grund til at indføre. Disse tre Direktører ville da have at fordele Forretningerne imellem sig, saaledes at den ene bliver Direktør for de tekniske Sager, den anden Direktør for alt, hvad der vedrører Trafikvæsenet, og den tredje Direktør for Regnskabsvæsen og Tarifsager. Under de forskellige Direktører ansættes saa den fornødne Medhjælp. Det er Meningen helt at afskaffe det Mellemlid, som den nuværende Styrelse har i de forskellige Afdelingschefer, altsaa at afskaffe Embederne som Maskinchef, Banechef, de to Trafikchefer og Søfartschefen. Under Direktøren for de tekniske Anliggender vil der til Erstatning for de to underordnede, der saaledes bortfalde, være at ansætte en Overbaneingeniør og en Overmaskiningeniør. Det tekniske Kontor bortfalder. Under Trafikdirektøren bliver der to Trafikkontorer, og i Stedet for Søfartschefen, der bortfalder, ansættes en Embedsmand, som skal remplacere baade Søfartschefen og den nuværende Skibsinspektør, og som her i Forslaget er kaldt Søfartsinspektør.