

ninger til § 13, som angaar Lønningerne til de øverste Embedsmænd. Jeg ved, at der er adskillige, som har studset over disse Lønninger og ment, at de var temmelig høje, og det kan jo ogsaa siges, for saa vidt som de paagældende naturligvis ikke behøvede saa høje Lønninger for at leve, men der er Grunde, som har gjort, at Statsbaneudvalget har maattet gaa med dertil. Det er den haarde Nødvendighed, som har gjort sig gældende, hvilket den sidste ærede Taler (Thomas Larsen) ogsaa var inde paa. Man kan ikke vente vedblivende at kunne knytte dygtige Kræfter til Statsbaneledelsen for en Løn, som ligger under Halvdelen, maaske under Trediedelen af, hvad der betales i private Virksomheder, som er betydelig mindre omfattende end Statsbanerne. Vil man have de bedste Kræfter, maa man tage Hensyn hertil og yde de paagældende en Løn, som de mener at kunne være tjente med. Og selv de høje Lønninger, som her er nævnte, kommer til at ligge betydeligt under, hvad private Virksomheder byder for at faa dygtige Folk. For øvrigt maa jeg føje til, hvad ogsaa blev nævnt af den sidste ærede Taler, at det, som her er foreslaaet, ikke i og for sig betyder en Merudgift for Staten. Af Betænkningen vil det ses, at Summen bliver mindre, end den er i Øjeblikket, idet de paagældende Embedsmænd i Virkeligheden har haft en Løn, som ligger over den her foreslaaede, men den har været maskeret, den har været pakket ind, saa man ikke rigtigt har kunnet se den, idet de paagældende har haft Tantième. Tantièmen bortfalder imidlertid i alt væsentligt efter dette Forslag. Den bortfalder efter nogle Aar helt, og saa er vi af med denne efter min Mening yderst uheldige Lønningsmetode. Vi har jo mange Gange her i Tinget, naar vi har haft Lønningslovene ved Statsbanerne til Behandling, talt mod dette Tantièmesystem. Efterhaanden er det lykkedes os at faa skaaet noget af det bort, men ikke helt. Ved den sidste Lønningslov beholdt man Tantièmesystemet for Statsbanernes øverste Embedsmænds Vedkommende, og den Tantième, disse har oppebaaret, i hvert Fald det sidste Aar, og som de vil komme til at oppebære for indværende Aar, vil blive saa betydelig, at deres samlede Løn i høj Grad vil overstige de Lønninger, der her foreslaas. Det er, som sagt, den haarde Nødvendighed, der byder, at man maa gaa ind paa disse Lønninger. Man kan mene, at de er for høje, og man kan maaske

have Ret deri, men det hjælper alt sammen intet: naar man ikke kan skaffe sig den bedste Kraft til at drive denne store Virksomhed, som Statsbanerne er, den største, vi overhovedet har her i Landet, for den Betaling, man hidtil har ydet, maa man, om end man gør det nødtigt, finde sig i at betale, hvad der forlanges for at faa denne Kraft, for at faa den rette Mand paa den rette Plads. Vil man have 2den Rangs Kræfter, kan man selvfølgelig faa dem billigere, det er ganske givet, maaske ogsaa meget billigere, men det er et stort Spørgsmaal, om ikke det, der synes det dyreste, i dette Tilfælde i Virkeligheden er det billigste.

Maa jeg saa til Slut blot sige, at naar vi nu giver disse ret rundelige Lønninger til Toppen af Statsbaneledelsen, haaber jeg, at man ogsaa vil være lydhør overfor Krav i samme Retning fra de Tjenestemænd, der ikke kommer i Betragtning her, særlig fra dem paa de laveste Lønninger, Lønninger, som det er yderst vanskeligt at slaa sig igennem med. Det er ikke nok, at man betaler høje Lønninger for at faa de dygtigste Folk paa de højeste Pladser, man maa ogsaa yde en ordentlig Løn til Funktionærene i de mere underordnede Stillinger; maaske vil det ogsaa blive det billigste i Længden.

I øvrigt skal jeg ligesom den sidste ærede Taler (Thomas Larsen) anbefale det foreliggende Lovforslag til velvillig Behandling i et Udvalg i Haab om, at det maa lykkes os at faa noget virkelig godt for vor Statsbanedrift og derigennem for vort Samfund i det hele ud af dette Forslag.

**Moesgaard-Kjeldsen:** Naar man undersøger og vurderer det foreliggende Lovforslag og de Bemærkninger, der ledsager det, samt de forskellige Betænkninger, faar man Indtryk af et Arbejde, der er meget grundigt, og som det er tilforladeligt for Rigsdagen at bygge paa. Det er et Arbejde, der tager Hensyn til de Erfaringer, der er indvundne siden 1892, da Statsbaneledelsen første Gang gik ind under Rigsdagens Myndighedsomraade. Den højtærede Trafikminister har ved Lovforslagets Fremsættelse ydet Statsbaneudvalget af 1911 sin rosende Omtale for det Arbejde, det har gjort, og andre, som gør sig bekendt med Sagen, vil sikkert give Ministeren sin Tilslutning paa dette Omraade. Hvis det nu kun drejede sig om at bygge Loven op paa Statsbaneudvalgets Betænkning, havde Sagen været ligetil,