

over to Maaneder, og af den Grund maa Beløbet, 50 Mill. Kr., antagelig ned sættes noget. Jeg vil næsten antage, at vi, ved at Lovforslaget ikke blev vedtaget straks efter, at det var forelagt, har mistet en Indtægt af ca. 12 Mill. Kr. Derimod er sikkert en Del Udgifter for lavt ansatte. Amerikanske Kul er i Bemærkningerne ansatte til en Pris af 175 Kr. pr. Ton, men jeg vil spørge: Kan de faas til den Pris nu, og er der ikke købt amerikanske Kul, som bliver ca. 50 Kr. dyrere pr. Ton? Det er blevet sagt, at vi kører med et dagligt Underskud paa 200 000 Kr.; det er 73 Mill. Kr. pr. Aar, og heraf vil Takstforhøjelsen kun dække de 50 Millioner. Der bliver 23 Mill. Kr. udækket foruden det, der kommer til ved de sønderjydske Baner. Stillingen er derfor, synes jeg, meget alvorlig.

Der staar i Bemærkningerne, at en saadan procentvis Forhøjelse kan gennemføres meget hurtigt, og det er en Fordel ved Lovforslaget. Efter det Kendskab, jeg har til Statsbanernes Regnskabsafdeling, kan man vist gaa ud fra, at Loven kan føres ud i Livet omtrent samtidig med dens Vedtagelse, hvad jeg anser for et stort Gode. Der er derfor vel neppe nogen, der tør kræve gennemført Forandringer i Lovforslaget, men jeg tror ikke paa, at Loven vil virke tilstrækkeligt. Vi vil rimeligvis vedblive at køre med stort Underskud, og har vi Raad til det? Det vilde maaske være rimeligt, at der samtidig med, at denne, om jeg saa maa sige, lille Lov bliver vedtaget, blev optaget Overvejelser om nye Ændringer i Takstloven, som kunde virke til en bedre Balance. Jeg henviser i øvrigt til mine tidligere Bemærkninger under denne Sags Behandling her paa Rigsdagen.

De stærkt forøgede Udgifter skyldes flere Aarsager, men dog navnlig to. Den ene er Prisstigningen paa Forbrugsartikler, den anden er Stigningen i Lønningsudgifter. Den første er Administrationen ude af Stand til at modvirke; det drejer sig væsentlig om Brændsel, og da Statsbanerne saa godt som ikke benytter Tørv eller andet indenlandsk Brændsel, er det Udlandet, som bestemmer Prisen. For den anden Aarsags Vedkommende er Administrationen for en Del bundet ved Tjenestemandsløven, men dog ikke helt. Der staar i Lovforslagets Bemærkninger, at bl. a. en Forhøjelse af Emolumenter vil medføre en Merudgift af ca. 7 Mill. Kr. Forhandlingerne med Organisationerne er nu tilendebragte, og saa vidt jeg ved, har Lønningsraadet givet deres Resultat sin Tilslutning. I Tjenestemandsløven er Forudsætningen, at de her omhandlede Ydelser skal være Erstatning for Tjenestemændenes ved

Tjenesten foranledigede Udgifter, f. Eks. ved Fraværelse fra Hjemstedet. Det Beløb, der er fastsat, anses imidlertid af mange for at yde mere, og det er i visse Tilfælde, mener jeg, et maskeret Løntillæg. Administrationen har faaet Lønningsraadets Approbation, men det er Administrationen, der har forhandlet med Organisationerne, saa der er to om Ansvaret, og jeg synes, det bør her fra Tinget siges, at man er gaet videre end paa Krævet. Jeg kunde godt nævne Eksempler derpaa, f. Eks. at en Jernbaneassistent faar Udkommandopenge, naar han udkommanderes paa Strækninger, som der efter min Opfattelse ikke burde betales Udkommandopenge for. Det kan godt tænkes, at to Stationer ligger hinanden saa nær, at den Station, han bliver udkommanderet til, ligger hans Hjem lige saa nær som eller maaske endogsaa nærmere end den, han bliver udkommanderet fra, og disse Tillægs- eller Udkommandopenge falder desuden ikke ens paa Tjenestemændene. Der er adskillige, som ikke er saa heldige at faa den Slags Udkommandopenge, og derved sættes der sikkert i mange Tilfælde ondt Blod. Dernæst bør der ogsaa siges et Par Ord om 8 Timers Dagen. Den var jo Løsenet hele Verden over, men i en Del af Verden er man dog kommet til den Erkendelse, at det vistnok vil være nødvendigt at arbejde noget mere. Og jeg kan tilføje, at det viser sig ogsaa herhjemme, heldigvis kan man sige, at i alt Fald i enkelte Fag og ved enkelte Privatbaner er Forholdene af den Beskaffenhed, at man har indset Nødvendigheden af at gaa til en længere Arbejdstid end de 8 Timer. Jeg tror nu ogsaa, at de for Statsbanerne vedtagne Tjenestetidsregler er af en saadan Beskaffenhed, at de vistnok i høj Grad vil fordyre Statsbanedriften ogsaa udover det, man egentlig havde tænkt sig. Jeg vil haabe, at det vil gaa op baade for Tjenestemændene og Statsbanernes øverste Ledelse, at dette Forhold maa tages op til en grundig og alsidig Overvejelse, saa at man fra alle Sider vil kunne forstaa, at det er nødvendigt at udnytte Tiden saa godt paa dette Omraade, som det paa nogen Maade er muligt.

Under Behandlingen i Folketinget udtalte Socialdemokratiets Ordfører ifølge et Avisreferat — jeg har ikke faaet læst Rigsdagstidenden —, at en Rejse fra Charlottenlund til København frem og tilbage kostede indtil 1917 40 Øre, nu koster den 70, og den vil komme op paa 1 Kr. Afstanden er ca. 10 km. Men tager man en af de fra København udgaende Privatbaner og en Station i lignende Afstand, koster en Rejse hen og hjem med Slangrup-Banen til Bagsværd 1,50 Kr. De Folk, der