

Statsbanerne hidtil har ladet det gaa saa langsomt med at sætte Arbejder i Gang.

Naar man i øvrigt vil kritisere Statsbanernes store Driftsunderskud, bør man ogsaa tænke paa den store Forøgelse af Personalet indenfor Administrationen, som har fundet Sted i disse Aar. Det glemmer man i Regelen. Derimod henviser man til de Overarbejdspenge, der er udbetalt, henviser til det frygtelige, der skete, da den tidligere Regering gennemførte 8 Timers Arbejdsdagen for Statsbanernes Funktionærer. Det er det, der er Skyld i det store Underskud, vil man undertiden paastaa. Sandheden er den, at i 1920—21 blev der udbetalt ca. $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. i Overarbejdspenge, og i dette Beløb er indbefattet Overarbejdspenge til Funktionærer, som maatte arbejde i Tilfælde af Sygdom, Orlov eller lignende. Ser man paa det Finanslovsforslag, som nu foreligger, viser det sig ogsaa, at den Nedgang i Overarbejdspenge, der er foreslaaet, ikke er saa overmaade stor. Og hvad angaar 8 Timers Arbejdsdagens Gennemførelse, er det anslaaet, at den vil koste ca. 5 Mill. Kr. — 5 Mill. Kr. dertil og $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til det andet er tilsammen $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr., medens Driftsunderskuddet er $53\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Man vil deraf se, at Pengene til Betaling af Overarbejde og til 8 Timers Arbejdsdagens Gennemførelse ikke er det, der har bevirket det store Driftsunderskud. Jeg antager heller ikke, at der er nogen, der for Alvor vil foreslaa, at man skulde vende tilbage til de gamle Tilstande, hvor Funktionærerne ofte maatte arbejde baade 10, 12 og 14 Timer i Døgnet. Det er ikke forsvarligt. Men derfor synes jeg, det vilde være rimeligt, at man holdt inde med at tale om, at det er den tidligere Regerings Handlinger, der er Skyld i, at Statsbanerne har det store Driftsunderskud. Nej, hvad der i ikke ringe Grad har virket til at fordyre Administrationen, er Loven af 1915 om Statsbanernes Styrelse, fordi denne Lov ikke er blevet ført ud i Livet paa den Maade, som Regering og Rigsdag den Gang tænkte, det skulde gøres. Den Gang var der en vis Frygt for, at naar man ansatte en enevældig Generaldirektør, skulde de øvrige indenfor Administrationen ikke faa noget at sige. Forholdet er, at man i Hovedsagen har bevaret den gamle Ordning. Man har faaet en Generaldirektør, som det var Meningen skulde være enevældig, men man har beholdt hele den gamle Generaldirektion, de 4 Afdelinger med hver sin Chef. Man har

faaet et stort Generalsekretariat, men da alt det gamle saaledes er opretholdt, betyder den nye Ordning, at Sagerne meget ofte gøres til Genstand for en unødvendig Dobbeltbehandling. Jeg tror, at der her kunde spares meget. Det maa erkendes, at den Omstændighed, at man, da man byggede den nye Banegaard, gjorde den saa lille, som man overhovedet fandt det forsvarligt, og efter Sigende hædrede en Vismand, fordi han fandt ud af, at man kunde nøjes med at gøre denne Bygning 1-etages, har kostet Statsbanerne mange, mange Penge. Centraladministrationen er nu spredt i mange Bygninger. Det medfører stærkt forhøjede Udgifter paa forskellig Maade. Det havde været klogt, om man den Gang havde sørget for, at der blev tilstrækkelige Kontorer til Centraladministrationen i denne Ejendom. Men selv om man ser bort herfra, er det min Overbevisning efter de Undersøgelser, Statsbaneudvalget har foretaget, at der kan indføres betydelige Besparelser. Der var ikke tilstrækkelig Tid for dette Udvalg, til at gennemgaa Generaldirektionens mange Mysterier og den indviklede Ordning, og der er henvist til, at Generaldirektøren i sin Tid har nedsat et særligt Udvalg, som naturligvis ogsaa har de bedste Betingelser for at kunne pege paa, hvor der kan spares. Jeg tillader mig at spørge den højtærede Trafikminister, om det kan forventes, at dette Udvalg snart er færdigt med sine Overvejelser. Der maa her kunne gennemføres en efter min Mening haardt tiltrængt Reform indenfor Centraladministrationen. Naar man saa stærkt og med Rette gør gældende, at der skal spares, hvor der kan spares, forekommer det mig, at her er et Omraade, hvor man kan gribe ind. Det samme gælder med Hensyn til Forslaget fra det nedsatte Statsbaneudvalg angaaende Nedlæggelse af en hel Del Sektioner. Loven af 1915 om Statsbanernes Styrelse paabød ikke, at der skulde oprettes Sektioner. Det blev senere gjort, fordi Administrationen mente, det var paakrævet. Det har vist sig, at disse Sektioner medfører store Udgifter for Banerne. De bidrager meget til at forsinke Arbejdet, og derfor kom Udvalget til det Resultat, at man uden Skade kunde nedlægge de fleste af disse Sektioner. Nu hørte jeg i Gaar eller i Forgaars det ærede Medlem Hr. Pürschel udtale en Beklagelse af, at man eventuelt vilde nedlægge Trafiksektionen i Viborg. Dertil vil jeg sige, at om en By har en Trafiksek-