

ogsaa direkte af Udvalgsbetænkningen, at denne Omskiftning vil medføre en forøget Udgift paa ca. 300 000 Kr. Det vilde sikkert være meget bedre at befri de praktisk uddannede Arbejdsledere, vi har i Overbanemestrene, for en Del af det Kontorarbejde, som nu tager deres Tid, og saa give dem overkommelige Strækninger at passe. Der vil ved en ligeligere Fordeling vistnok kunne skabes en tilfredsstillende Ordning, der ikke behøver at medføre Antagelsen af mere end 7—8 nye Banemestre. Det vilde medføre en aarlig Udgift af en 50 000 Kr. og altsaa være betydeligt billigere end den Ordning med Banemestre, som Udvalget tager Ordet for.

Det vilde være fristende at fordybe sig i den Række af interessante Enkeltheder, der findes i Udvalgsbetænkningen, men jeg skal nøjes med at pege paa ganske enkelte Ting. Jeg paatalte i Fjor, at man stadig opretholder den ganske forældede Ordning, at hver Station daglig til Kassekontoret skal indsende Dagens Indtægt, tuppet og bundtet og specificeret. Hvorfor benytter man ikke overalt, hvor man har en Bank i Nærheden, Cheks? Det vilde være betydeligt lettere, og det vilde spare Tid og Personale, baade paa Statsbanestationen og inde i Kassekontoret.

Udvalget oplyser, at der i Generalsekretariatet er ansat 17 Jurister i et samlet Personale paa 66 Personer. Det er jo megen Lærdom samlet paa en Plet, og Spareudvalget finder ogsaa, at noget mindre Jura vilde kunne gøre det.

Men det er ikke alene den juridiske Lærdom, der trives frodigt indenfor Statsbanerne. Ogsaa Tallet paa Arkitekter og Ingeniører stiger i ganske forbavsende Grad. I 1915 var der ved Nyanlæg beskæftiget 2 Afdelingsingeniører, 9 Ingeniører, 4 Tegnerne, 1 Hovedarkitekt og 4 Arkitekter; nu har man 1 Overingeniør, 70 Ingeniører, 3 Konstruktører, 40 Tegnere, 1 Overarkitekt og 17 Arkitekter. Udvalget stiller sig tvivlende overfor Nødvendigheden af denne stærke Forøgelse, og navnlig falder de 17 Arkitekter Udvalget for Brystet, vistnok med Rette. Det synes at være meget besynderlige Ting, man i mange Tilfælde beskæftiger sig med indenfor Hovedarkitektens Kontor. For ikke længe siden skulde der ude paa Banelinierne imellem Stationerne opføres nogle Opholdsrum, Spiserum for Liniearbejderne. Det er ganske simple Hytter, som er tømret sammen af gamle Sveller, og det eneste naturlige skulde synes, at man gav Overbanemestrene Ordre til at tømre disse Barakker sammen. I Stedet for

sætter man sig til indenfor Overarkitektens Kontor at lave udførlige Tegninger til disse Kasser; man laver Tegning over, hvor Skorstenen skal staa, hvor Bordene skal anbringes, af hvilken Stil Bordene og Bænkene skal være, og ikke nok med det, man tænker ogsaa paa, hvorledes det ydre skal se ud, og Overbanemestrene fik sammen med Tegningerne 7 forskellige Farver at vælge imellem. Jeg maa sige, jeg synes, det tjener til Overbanemestrenes Ære, at de puttede denne Farvelade i Papirkurven og saa tjærede Hytterne; det var det billigste og vistnok ogsaa det mest holdbare ved Bygningsværker af den Art.

Udvalget foreslaar Arbejdstiden for Statsbanernes Kontorpersonale forlænget fra 6 til 6½ à 7 Timer. Hvorfor ikke til 8 Timer? Arbejdstiden for den langt mere anstrengende Stationstjeneste og Sikkerhedstjeneste er stadig 8 Timer, og nu ser jeg meget vel, at et Par af Spareudvalgets Medlemmer meget stærkt hævder, at man indenfor Statsbanerne ikke kan komme ind paa en længere Arbejdstid end den, der findes for ministerielle Embedsmænd, men jeg kan aldeles ikke anerkende, at de Grunde, der kan tale for, at man gør Arbejdsdagen for de ministerielle Embedsmænd noget kortere, ogsaa kan overføres paa Kontorarbejderne indenfor Statsbanerne. Det forekommer mig, at naar man stiller Krav om en effektiv 8 Timers Arbejdsdag for det underordnede Personale og for det Personale, som har med Sikkerhedstjenesten ved Banerne at gøre, saa vilde det være rigtigt og rimeligt at stille det samme Krav ogsaa til Kontorpersonalet.

Et særligt og meget interessant Kapitel i Betænkningen omhandler Søfartstjenesten, indenfor hvilken man mener at kunne spare ikke mindre end 1 Mill. Kr., væsentlig ved en Indskrænkning af Personalet. Det er interessant at se, synes jeg, hvorledes „Kontoret“ trives lige saa frodigt til Vands som til Lands. Det oplyses, at i Søfartschefens Kontor bestaar et meget væsentligt Arbejde i Udregning af og Bogføring af Søfartspersonalets Natpenge, Sejlpenge og Overarbejdspenge paa Grundlag af de af hver enkelt Fører daglig indsendte Rapporter. Man erfarer videre, at Kaptajnerne paa Store Bælts-Færgerne maa skrive Journal over, hvad der hver Dag passerer paa hver Sejlur, maa skrive daglige Sejlrapporter. Jeg synes, der maa udkræves en betydelig journalistisk Færdighed for at kunne variere disse daglige Rapporter. Det er jo ikke store, opsigtsvækkende Ting, der til Hverdagsbrug passerer paa Turen Korsør—Nyborg og omvendt, og