

tat. Men det gør naturligvis ikke den samme Virkning, naar Ministeren har tumlet med saa meget større Tal, thi en Forskel er der unægtelig paa dette virkelige Tal 350 og de 3 209, der er nævnt som sparet alene ved Statsbanerne ved Berigtigelsen af den doktrinære Gennemførelse af 8 Timers Arbejdsdagen. Idet jeg stadig forudsætter Rigtigheden af disse Tal: 3 209 som den samlede Nedsættelse siden 1. Oktober 1920, skyldes de 350 altsaa de nye Tjenestetidsregler og nogle faa Hundrede formentlig den store Sparekommission, Statsbanespareudvalgets og nogle særlige Udvalgs Forslag til en Forenkling af Administrationsarbejdet, som nu er gennemført. Men hele Resten, altsaa langt over de 2 500, maa jeg altsaa hævde skyldes Trafiknedgang. At jeg har Ret heri, fremgaar i øvrigt af en lille Bemærkning i en i Betænkningen Side 101—02 aftrykt Skrivelse af 27. Oktober fra Ministeriet, idet der her udvikles, hvorledes den fra 1. Juni i Fjor udvidede Køreplan allerede har slugt en Del af Besparelserne.

For Telegrafvæsenets Vedkommende oplyses det ogsaa i et Bilag til Betænkningen, hvorledes den forlængede Arbejdstid, der for øvrigt for største Delen slet ikke har haft noget med 8 Timers Dagen at gøre og derfor heller ikke med den doktrinære Gennemførelse af den, idet Telegrafisterne i mange Aar kun har haft 7 Timers Tjeneste, men nu har faaet 8, hvad der altsaa er et helt andet Spørgsmaal, har medført en Besparelse af 107 Mand. Ministeren nævnte her 343, og Resten skyldes den meget stærkt faldende Trafik indenfor Telegrafvæsenet.

For Postvæsenets Vedkommende, hvor Reglerne er blevet gennemført i flere Afsnit, og hvor der samtidig har fundet Indskrænkninger Sted i Søndagsombringningen, Udbringningen af Pengebreve o. s. v., er det vanskeligere at faa fat i, hvad Besparelserne talmæssigt andrager, men det er ganske sikkert noget lignende, thi ogsaa her er det Trafiknedgangen, som har været afgørende.

For den store Personalenedsættelse ved Trafiketaterne, som skyldes Trafiknedgang — og det er langt den største Del af den samlede Nedsættelse —, er der saa sandelig ingen Grund til at være begejstret hverken for den højtærede Minister eller for os. Det er nemlig i Virkeligheden ganske den samme af den økonomiske Krise skabte Arbejdsløshed her som i de private Erhverv, og Ministeren og Regeringen kunde i Virkeligheden med samme Ret

udtale sig med Stolthed om og rose sig af den Personalebesparelse, som Samfundet har vundet ved de 60 000 arbejdsløse, hvis Arbejdskraft faktisk i Øjeblikket er overflødig. Hvilket Ansvar Regeringen ved sine Dispositioner eller Mangel paa Dispositioner har for disse 60 000 arbejdsløse, skal jeg ikke komme ind paa, men Æren herfor ønsker Ministeren eller Regeringen dog neppe at tage.

Som det fremgaar af Betænkningen, har Finansudvalget udbedt sig fra Ministeriet en Redegørelse for Forholdet i Sverige mellem Bevillingsmyndighed og Administration, hvad Statsbanerne, Postvæsenet og Telegrafvæsenet angaar. Formaalet var paa Grundlag af disse Oplysninger at faa en Drøftelse i Finansudvalget og et Samraad med Ministeren om en friere og navnlig en mere økonomisk Drift af disse tre Trafiketater. Oplysningerne er imidlertid ikke fremkommet endnu, og jeg skal derfor — og jeg ved mig her i Overensstemmelse med den højtærede Minister — afholde mig fra at komme ind paa dette Spørgsmaal, indtil Oplysninger foreligger og Samraad har fundet Sted.

L. Rasmussen: Under Nr. 17 i Betænkningen findes nogle Oplysninger om Statsbanernes Udgifter til Kul i Tiden siden Januar 1920, og disse Tal er meget interessante. Som det vil erindres, skete der som Følge af et fra socialdemokratisk Side fremsat Krav en Nedskrivning paa Statsbanernes Kulbeholdninger den 1. April 1922, og det fremgaar nu af den nævnte Redegørelse, at dette straks fra Marts til April medførte en Nedgang i Udgifterne til Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe paa 3 088 000 Kr. I de 7 Maaneder 1. April til 1. November 1922 viser det sig, at den foretagne Nedskrivning har bevirket, at Statsbanerne i dette Tidsrum har brugt for 28 731 000 Kr. Kul mindre end i de tilsvarende 7 Maaneder i 1921, uden at der i dette Tidsrum har fundet et væsentligt Fald Sted i Kulpriserne. Jeg vil gerne understrege disse Tal, ikke fordi jeg mener, der er Grund til at komme ind paa det, der saa mange Gange er blevet drøftet, selve Kul-købet, men fordi vi derigennem faar den megen Tale om god Administration og Overskud for Statsbanerne i Modsætning til tidligere Tidens Underskud stillet i den rette Belysning. De dyre Kul har altsaa foranlediget, at Statsbanerne i 7 Maaneder i Fjor brugte 28 Mill. Kr. mere til Brændsel end i Aar, og saa gaar der jo en Del af Glansen af Talen om, at man nu ved en