

Ved ny ledighed i en stilling blev der i 1937 atter foretaget en vis omorganisation, idet man samlede tarif- og regnskabsvæsen under een afdelingschef (som i perioden 1915—30) og trafik- og personalevæsen under en anden afdelingschef, men antallet af afdelingschefer forblev uforandret 4.

Ved normeringslov for 1943—44 blev stillingen som honorarlønnet kommitteret i handelssager (der var oprettet først i tyverne) omdannet til en afdelingschefstilling og antallet af afdelingschefer forhøjet til 5. Derved blev det i styrelsesloven fastsatte maksimumsantal af afdelingschefer atter nået, idet man udnyttede den i 1931 gennemførte reduktion og derfor ikke i 1943 søgte styrelsesloven ændret.

Arbejdet i trafik- og personalafdelingen har imidlertid ikke mindst i årene efter krigen udviklet sig så stærkt, at en deling af denne afdeling nu må karakteriseres som ubetinget påkrævet. Til belysning af forholdene i trafikafdelingen kan det anføres, at der i tiden fra sidste år før krigen (1938—39) til sidste regnskabsår (1951—52), er sket en stigning i togkørslen på 18 pct., i antal rejser på 93 pct. og i tonkilometer for lokalt vognladningsgoods på 119 pct. I samme periode er for Statsbanernes rutebiltjeneste (der administrativt henhører under trafikafdelingen) ruternes længde i km steget med 51 pct. og antallet af rejser i bilerne med 312 pct. (til over 21 millioner rejser). For søfartsvæsenets vedkommende (der ligeledes er henlagt under trafikafdelingen) er antallet af sejladskilometer steget med 33 pct., antal rejsende med 62 pct. og antal overførte motorkøretøjer med 96 pct. Ud over den stigning i administrationsarbejdet, der nødvendigvis følger af så betydelige stigninger i driftspræstationerne, er der imidlertid kommet nye opgaver til, i hvilken henseende der blot skal peges på rationalisering over en bred front inden for bl. a. stationstjenesten, den voldsomme udvikling, der er sket i den internationale trafik til, fra og gennem Danmark, overtagne privatbaner og skibsruter med særlige problemer og den stærke udbygning af det internationale samarbejde efter dettes sammenbrud under krigen.

For personalafdelingens vedkommende gælder ligeledes, at arbejdet er steget meget stærkt og i mange henseender er bleven meget kompliceret. Personalstyrken er i den ovennævnte termin steget fra 20 700 til 27 700, men hertil kommer, at en stadig stærkere differentieret udformning af mange lønningsbestemmelser, regulativer o. lign. for tjenestemandspersonalet, overenskomster med ekstrapersonale o. s. v. giver meget arbejde, herunder også mangfoldige tidkrævende drøftelser med personaleorganisationerne, ligesom personalechefen søges meget af de enkelte ansatte i personlige anliggender.

Posten som trafik- og personalechef har rent faktisk hele tiden kun kunnet bestrides ikke alene ved forceret og hyppigt meget anspændt arbejde i kontortiden, men derudover ved et meget betydeligt overarbejde, der i de senere år har fået et i længden uforvarligt omfang, ikke alene for den pågældende chef, men også for arbejdets udførelse.

Man stiller derfor forslag om at forøge antallet af afdelingschefer med 1, således at trafikafdelingen og personalafdelingen bliver to selvstændige afdelinger. Dette er altså kun en tilbagevenden til forholdene, som de var i årene 1915—30, idet den 6. afdelingschef er den allerede af bevillingsmyndighederne godkendte afdelingschef for handelsafdelingen.

✎ Forslaget medfører ikke anden personaleforøgelse.

Den foreslåede ændring af § 8 er af rent sproglig karakter og en følge af, at 1. stk. i paragraffen blev ophævet ved lov nr. 77 af 31. marts 1926 (om statens regnskabsvæsen og revision), uden at ordlyden af 2. stk. i nævnte paragraf blev ændret.

Det foreslåede bortfald af §§ 10 og 11 er motiveret derved, at bestemmelserne i § 10 ikke længere har nogen betydning, og dette gælder også reglerne i § 11, efter at lov nr. 77 af 31. marts 1926 om statens regnskabsvæsen og revision er trådt i kraft den 1. januar 1927.

Under hensyn til ønskeligheden af at få nyordningen gennemført snarest mulig har man foreslået, at loven skal træde i kraft 1. januar 1953.