

[Fiskeriministeren.]

med hver sin chef. Denne deling er nødvendigjort af forholdenes udvikling, men jeg vil dog pege på, at delingen i virkeligheden kun er ensbetydende med en tilbagevenden til den ordning, der fandtes i perioden 1915—30. Jeg er overbevist om, at den foreslåede deling er ønskelig af hensyn til den meget store og mangeartede arbejdsmængdes hurtige og gode afvikling, der hidtil kun har kunnet ske ved overarbejde i et omfang, der ikke i længden er rimeligt eller rigtigt.

Lovforslaget er vedtaget uændret i det andet høje ting, og idet jeg iøvrigt henviser til den af landstingsudvalget afgivne betænkning, skal jeg anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Holger Eriksen: Forslaget forekommer mig at være påkrævet og velmotiveret, og jeg anbefaler det.

Damsgaard: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Elgaard, ikke kan være tilstede, skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget.

Gudrun Hasselriis: Det nævnes i lovforslaget, at der foregår en rationalisering indenfor statsbanerne, og selvom det må betragtes som en ejendommelig konsekvens deraf, at der i stedet for 5 bliver 6 ledende stillinger, må det dog vist siges at være en nødvendig udvidelse, der foreslås. Den er efter min mening påkrævet, idet arbejdet for chefen for trafik- og personalafdelingen i de senere år har fået et så stort omfang, at det er forsvarligt at adskille de to afdelinger. Adskillelsen må også føles naturlig, da der ingen egentlig forbindelse findes mellem afdelingerne.

Med disse ord skal jeg tilsige mit partis støtte til lovforslagets vedtagelse.

Svend Jørgensen: Jeg skal på mit partis vegne give tilslutning til det foreliggende lovforslag. Jeg forudsætter, at lønplaceringen vil blive fastsat i normeringsloven for 1953—54; derfor havde det måske været rimeligere, om lovforslagets § 2 var gået ud på, at loven skulle træde i kraft den 1. april 1953 i stedet for 1. januar 1953. Men det er en mindre væsentlig ting, og jeg skal anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Tholstrup: Man må naturligvis give statsbanernes ledelse de folk, der skal til for at udføre det arbejde, som skal udføres, og derfor kan der vel heller ikke være noget at indvende imod, at man ansætter en ny afdelingschef. Men sagen er ikke så ligetil. Dette er et eksempel på, hvordan den høje rigsdag skal beskæftige sig med sådanne bagateller som, hvorvidt man skal have en mand mere eller mindre i en virksomhed, som i forvejen har 30 000 mand, medens den samme rigsdag ikke lader til at interessere sig så forfærdelig meget for statsbanernes vækst, som på mange områder rent administrativt finder sted udover alle grænser. Vi læser i middagsbladene i dag, at statsbanerne regner med et underskud på 18 mill. kr. mere end sidste år og i år kommer op på 88,8 mill. kr. i underskud. Med 30 000 mand ansat i statsbanernes tjeneste bliver det et underskud på 3 000 kr. for hver ansat. Hvordan fremkommer et sådant underskud? Det må jo være, fordi der er en umådelig administration, det må jo være, fordi statsbanerne ikke som det private erhvervsliv kan transportere gods og folk på en billig og ordentlig måde uden at have altfor mange udgifter til unyttige ting. Det er jo ikke således, at det er billigere at få transporteret varer med statsbanerne, end der kan sejles med småskibene eller køres med private vognmænds lastbiler eller private rutebiler; tværtimod ser vi, at de rutebiler, statsbanerne lige har overtaget, i mange, mange tilfælde er blevet til underskudsforretninger, medens de har været gode forretninger for dem, der havde rutebilerne før. Altså hver gang statsbanerne overtager en rute eller sætter noget i gang, kan vi roligt regne med, at banernes underskud stiger, og det har nu nået rekordhøjder.

Statsbanernes virksomhed har også nået et rekordomfang; ikke alene har de overtaget de rutebiler, som blev drevet udmærket af de private, men de er også nu begyndt at køre turistkørsel til udlandet, en kørsel, som tidligere blev bestridt i tilstrækkeligt omfang af de private; de driver biografteater henne ved hovedbanegården, de kører med fiskebiler fra Skagen til København, allevegne går de ind og tager ting op, som det private erhvervsliv overalt har vist sig at kunne gøre meget bedre. Jeg synes, det er en meget kedelig udvikling, vi er