

og selv om Banen i sig selv lokalt ikke betaler sig, saa bidrager den til, at Hovedlinien faar en forøget Indtægt.

Jeg mener derfor, at man helst bør forrente Kapitalen som Helhed under eet og ikke lægge Forrentningen af Kapitalen over paa enkelte Baneledninger; men under alle Omstændigheder bør man indrette sig saaledes, at Forrentningen finder Sted distriktsvis. Selv om man siger, at Hovedbanerne skal bidrage til, at ogsaa Sidebanerne forrenter sig, saa vil Hovedbanerne til enhver Tid dog have en vis Fordel af Sidebanerne, fordi de tilfører dem Trafik. Man bør vel ogsaa for Sidebanernes Vedkommende i nogen Grad komme ind paa at benytte Motordrift i den lokale Trafik, saaledes at man faar en hyppigere Trafik, hvorved man vinder noget frem i Konkurrencen med Rutebilerne.

For Postvæsenets Vedkommende gælder for saa vidt de samme Betragtninger, som ogsaa er gjort gældende af de ærede Ordførere. Postvæsenet har ligesom Statsbanerne en Konkurrent. Statsbanerne har en Konkurrent, der stadigvæk vokser, den tiltagende Rutebiltrafik; Postvæsenet har sin Konkurrent i Telefonvæsenet, og dette bør tages i Betragtning i adskillige lokale Forhold, naar man fastsætter Posttaksterne. Derfor ser jeg ogsaa med Tilfredshed, at Administrationen skal have en udvidet Frihed til at fastsætte Omraaderne for Lokalporto. De nuværende Regler maa føre til visse rigoristiske Forhold, som kan udjævnes ved en mere elastisk Administration.

Jeg er ikke saa kendt med, efter hvilke Regler man for Tiden omkring i Landet fastsætter Omraaderne for Lokalporto. Jeg ved, at man for Københavns Vedkommende har den Regel, at de til Byen grænsende Kommuner har Lokalporto sammen med København, og det maa siges, at det er en god Regel. Det vil altid volde Vanskeligheder at sætte Grænsen, man vil altid opleve, at de, der bor lige paa den anden Side Grænsen, føler sig forurettet. Men jeg vil dog pege paa et Forhold, som synes mig uheldigt. Halvdelen af Øen Amager hører under Københavns Kommune. Udenfor Københavns Kommune ligger tre Smaakommuner, hvoraf den ene grænser op til København. Denne Kommune har altsaa Lokalporto sammen med København. De to andre, Dragør og Store Magleby, har derimod Landsporto. De har tidligere været under Lokalporto, det er nu forandret. Dette afstedkommer en hel Del Forvirring, idet

man overalt i Landet, særlig i København, gaar ud fra, at Amager hører under København og Københavns Lokalporto, og det bevirker daglige Forstyrrelser. Forrentningsfolk i de paagældende Kommuner faar i Regelen Halvdelen af deres Post med ufuldstændig Porto, saa de enten maa returnere deres Breve eller betale Strafporto. Den Slags smaa Tilfældigheder, som ogsaa er gældende adskillige andre Steder i Landet, er der Mulighed for at faa udjævnet ved den her foreslaaede Udvidelse af Administrationens Myndighed til at bestemme Grænserne for Lokalportoens Omraade.

Jeg kan i det store og hele ganske tiltræde Lovforslagene, men vil dog henstille, at Udvalget tager Spørgsmaalet om Forrentning af Statsbanerne op til en grundig Forhandling, idet jeg finder, at det, Mindretallet i Jernbaneraadet har foreslaaet, er en bedre Ordning.

Første Næstformand (Klaus Berntsen): Det ærede Medlem Hr. H. F. Ulrichsen har Ordet for en kort Bemærkning.

H. F. Ulrichsen: Til det ærede Medlem Hr. Rasmus Rasmussen skal jeg sige, at der er ikke Tvivl om, at det virkelig er lykkedes den tidligere Trafikminister, det ærede Medlem Hr. Slesbager, at gennemføre en Indskrænkning i Personalets Antal ikke alene pr. Banekilometer, men ogsaa, hvis man tager Tallet i Forhold til de korte Vognakselkilometre. Tallet er stadigvæk nedadgaende. For at nævne et Eksempel, var det i 1921 4,94, i 1922 4,70 og i 1923 4,31, naar man tager baade det løst- og det fastansatte Personale under eet. Den Vej, man skal gaa for at faa Beparelser paa Statsbanernes Personalekonto, er utvivlsomt den i et vist Omfang at erstatte fastansatte Tjenestemænd med løst Personale. Den Klasse, man i særlig Grad har forøget for meget, er Assistentklassen. Det er ikke naturligt, at der er saa mange Assisterter, idet denne Klasse derved faar forringede Avancementsmuligheder. Man bør kun have et saadant Antal Assisterter, at de har nogen Sandsynlighed for at kunne naa op til Kontrolør- og Forstanderposterne. Man bør aflaste denne Klasse ved at benytte løst ansatte Kontorister, hvis Tal kan varieres. Det er den Vej, man er gaaet i andre Lande. Det er ikke saa faa Steder, hvor en Del af det Arbejde, som her udføres af Assistentklassen, udføres af mindre kvalificeret Personale.