

Forholdene have udviklet sig, ikke i alle Retninger svaret til Forventningerne, idet den ikke tør siges at have lettet en formaalstjenlig Forretningsgang og en god Samvirken imellem Statsbaneadministrations forskellige Organer". Naar man derfor anser det for hensigtsmæssigt at ophæve denne Institution, kan Flertallet ganske tiltræde denne Anstuelse, men naar Lovforslaget i § 1 foreslaar i Stedet for Afdelingscheferne at ansætte to kommitterede, maa Flertallet formene, at denne Institution vil medføre ganske lignende Ulemper som Afdelingscheferne, og at den navnlig vil, ligesom disse „fjerne Forvaltningscheferne fra Generaldirektøren", hvorfor Flertallet ikke kan tiltræde dette Forslag. — Flertallet er i det hele, efter omhyggelig Overvejelse af alle foreliggende Forhold, kommet til den Erkendelse, at den nuværende Organisation, ligesaa lidt i administrativ som i økonomisk Henseende, kan betragtes som et Fremskridt, og maa tillige antage, at Systemets heldige Indvirkning paa hele det store tjenestegørende Personale, og paa dettes Forhold saa vel til de overordnede Led i Administrationen som til Publikum, ligeledes er tvivlsom. Dette gælder særlig Systemets store Krav i Henseende til den formelle Side af enhver Sags Behandling, saa vel som den deraf følgende overordentlig stærke Udvikling af Reglement- og Instruktionsvæsenet, en Udvikling, som i sine Konsekvenser ingenlunde er farefri, idet saa vel overdrevne Fordringer i formel Retning til, som altfor stramme reglementariske Baand paa det store Antal af vigtige Medlemmer i Administrationen, særlig i Stations- og Togtjenesten, utvivlsomt kunne og vil medføre den Fare, at dette Personales Distanse og Konduite — der i mangfoldige Tilfælde under kritiske Forhold ikke kan erstattes af Reglementer — trættes og sløves, hvorved den i sig selv ensformige daglige Gerning for Størstedelen af Funktionærerne let bliver ufornøden trættende og maskinmæssig. Flertallet maa derfor udtale, at den nuværende Organisation af Statsbane-

driften, saaledes som denne har udformet sig gennem det Administrationsystem, der er indført paa Grundlag af den midlertidige Organisationsplan af 5te Maj 1887, ikke efter Flertallets bedste Skøn kan, fra noget af de ovenomhandlede Synspunkter, anses for at have fyldestgjort de til Fællesbestyrelsen stillede Forventninger.

Angaaende Marsjagerne til det mindre tilfredsstillende Resultat af den i og for sig rigtige og naturlige Foranstaltning: at henlægge Ledelsen af samtlige Statsbanestrækningers Drift under een samlet Bestyrelse, skal Flertallet indskrænke sig til at paapege den formentlige Hovedaarsag, hvoraf alle ovenomhandlede Ulemper med Løglig Konsekvens maatte resultere. Denne egentlige Grundarsag er efter Flertallets bedste Overbevisning: Den betydelige Principforandring i hele Driftsbestyrelsens egentlige Grundlag, som Organisationsplanen af 5te Maj 1887 har etableret. Flertallet maa i saa Henseende fremhæve, at man ingenlunde kan tiltræde den i det i 1888—89 forelagte Lovforslags Motiver eller den i Indenrigsministeriets Svarskrivelse af 19de Januar 1889 til Udvalget fremsatte Forklaring, nemlig: „at den ny Organisation af Bestyrelsen kan i det hele taget nærmest betragtes som en Udfoldning af den tidligere bestaaende Organisation for de jydsk-sjyenske Baner". Flertallet maa tvertimod formene, at den nuværende Organisation er i sit inderste Væsen grundforskellig fra saa vel de jydsk-sjyenske, som de sjællandske Baners Organisation. Det maa jo nemlig i saa Henseende erindres, at begge de nævnte Bestyrelser, bortset fra en mindre væsentlig Forskel i Regnskabs- og Kassevæsenets Ordning, vare i Hovedsagen aldeles eens organiserede, idet hver af disse Bestyrelser var indordnet under en ansvarlig Chef: Jærnbanedirektøren (administrerende Direktør ved de sjællandske Baner), der, med Assistance af en overordnet sagkyndig Embedsmand i Spidsen for hver af Driftens 3 Hovedforvaltningsgrene, var Indehaver af hele