

nior og Overmaskiningenior; disse to Embedsmænd, der i Virkeligheden ville blive Ledere af to Hovedvirksomheder, nemlig Baneafdelingen og Maskinafdelingen, ville formentlig komme i ganske den samme afhængige og uklare Stilling, som de hidtidige Ledere af Trafik- og Regnskabsvæsenet (de to kommitterede) og komme til at virke under fuldstændig Dækning af Generaldirektørens Ansvar. Men Flertallet nærer ligesom Jernbanekommissionens Flertal i ganske særlig Grad Ønsket om, at Ansvaret for disse to meget betydelige Driftskonti lægges fuldstændig klart, og da Hvervet som Generaldirektør er saa betydningsfuldt, at det synes fuldt ud at maatte kræve sin Mand og vanskeligt at kunne forenes med en effektiv Ledelse af de to meget omfattende og indbyrdes saa væsensforskellige tekniske Virksomheder, saa har den Opfattelse været raadende inden for Udvalget, at man, ikke mindst af økonomiske Grunde, burde søge Lovforslaget ændret i Overensstemmelse med Jernbanekommissionens Forslag om Generaldirektionens Sammensætning.

Det foreliggende Lovforslag mangler endvidere Bestemmelser om Sagernes Afgørelse i Generaldirektionen og om Direktørernes Samvirken. De af Ministeriet for offentlige Arbejder under 29. Juli f. A. udfærdigede Bestemmelser, der ifølge Bemærkningerne til Lovforslaget ere tænkte som Grundlag for ny ministerielle Bestemmelser om dette Forhold, synes ikke fyldestgørende; thi dels maa Flertallet, støttende sig til den i Jernbanekommissionens Betænkning pag. 22 af Kommissionens Flertal givne Begrundelse, foretrække almindelig Afstemning som Afgørelsesmaade i Tilfælde af Uoverensstemmelse, fremfor at Direktionsmedlemmerne henvises til Protokolltilførsel, dels betragter Flertallet Bestemmelserne om hele dette Forhold som saa fundamentale, at de utvivlsomt bør finde Optagelse i selve Loven.

I Spørgsmaalet om Ordningen af den stedlige Ledelse kan Flertallet fuldt ud tiltræde det i Jernbanekommissionens Betænkning udtalte Ønske om en stærkere

stedlig Decentralisation og ligeledes i Hovedsagen godkende de Betragtninger, der fremsættes i Bemærkningerne til Lovforslaget, og ud fra hvilke man er naaet til den foreslaaede Kredsordning. Men med Hensyn til Fastsættelsen af Kredsenes Antal maa Udvalget nære stærk Tvivl om Betimeligheden af allerede nu at fastslaa en endelig Ordning. Man staar jo her over for noget nyt og uprøvet, der i flere Henseender vil berøre Befolkningens Interesser dybt, og Udvalget har derfor ment det rigtigst, at der gaves Administrationen Ret til inden for en i Loven fastsat Grænse paa Grundlag af indhøstede Erfaringer at træffe den Ordning, man maatte anse for mest stemmende med Befolkningens og Statsbanedriftens Interesser.

— Ud fra disse Grundbetragtninger har Udvalget ført indgaaende Forhandlinger med Ministeren om denne Sag og opnaaet Enighed om den Ordning, der er truffet ved Ændringsforslag Nr. 1 (stillet af Ministeren og tiltraadt af hele Udvalget), og ifølge hvilken

- 1) Generaldirektionen vil komme til at bestaa af en Generaldirektør og 4 Direktører (for henholdsvis Trafik-, Bane-, Maskin- og Regnskabsafdelingen),
- 2) Sagernes Afgørelse i Generaldirektionen vil ske efter Afstemning,
- 3) den stedlige Ledelse vil kunne ordnes i indtil 6 Kredse, og
- 4) Statsbaneanlægene indordnes under Generaldirektionen.

Ændringsforslagene Nr. 2 og 9 ere redaktionelle.

Ved Ændringsforslag Nr. 3, stillet af hele Udvalget, søges der givet Statsbanernes Embedsmænd nogenlunde samme Adgang til kongelig Udnævnelse som de øvrige Etaters.

Ændringerne Nr. 6 og 7, der ere stilledede af hele Udvalget, tilsigte en formentlig nødvendig Udvidelse af Bestemmelserne i § 10, hvorved de her omhandlede Forhold fremtræde mere klart og bestemt.

Flere af Udvalgets Medlemmer, som vel have tiltraadt Ministerens Ændrings-