

idet han i de Sager, hvor han bliver overstemt, kan henvende sig til Ministeren og forelægge Sagen for ham. Det Mindretal, hvortil jeg hører, vil hertil føje, at Afgørelsen inden for Generaldirektionen ogsaa af den Grund mister noget af sin Karakter af Flertalsafgørelse, at Generaldirektørens Stemme, naar Stemmerne i øvrigt staa lige, gør Udslaget. Vi mene derfor, at Lovforslaget, som det vil komme til at se ud, naar Ændringsforslaget under Nr. 1 bliver vedtaget, gør Generaldirektøren til den virkelige Chef for Generaldirektionen og giver ham en større Myndighed, end han vilde have efter selve den kollegiale Styrelses Princip. Vi kunne derfor tilraade vore Meningsfæller at stemme for Ændringsforslag Nr. 1. Der er dog enkelte Bestemmelser i dette Ændringsforslag, som jeg maaske endnu maa gøre til Genstand for lidt Omtale. Ved 1ste Behandling af Sagen blev det fra forskellige Sider fremhævet, at man ønskede Søfartsafdelingen bevaret som en særlig Afdeling inden for Direktionen, og det var der ogsaa stor Stemning for i Udvalget. Dette er nu ganske vist forladt, hvilket jeg beklager, da jeg ikke kan se andet, end at, medens et Tog med sin Maskine vel er to Dele, som man kan lade sortere henholdsvis under Maskininspektøren og Trafikbestyreren, saa er et Skib med sine Maskiner et Hele. Da det Forslag, som den højtærede Minister stiller, imidlertid var et samlet Forslag, som havde Flertal i Udvalget, saa have vi ikke villet stille et Underændringsforslag dertil, som jo kun vilde blive forkastet. Søfartsafdelingen kommer nu til at henhøre under to forskellige Direktører, idet der under Direktøren for Trafikafdelingen bliver en Søfartsinspektør og under Direktøren for Maskinafdelingen en Skibingeniør. Jeg tror ikke, at denne Deling er heldig, men vi have maattet bøje os derfor. Et tredje Punkt i dette store Ændringsforslag er § 5. Vi have været enige med den øvrige Del af Udvalget om, at den stedlige Ledelse burde have Myndighed til at afgøre en Mængde forskellige Sager, og at der burde finde en Slags kollegial Forhandling Sted mellem dens enkelte Medlemmer. Vi mente endvidere, at den, der stod for Trafikken, altsaa Trafikbestyreren, burde være Formand for den kollegiale Bestyrelse, men hvorvidt det derimod er rigtigt at gaa indtil 6 Kredse, have vi ikke været ganske klare over, vi have haft Lyst til at holde os til Lovforslagets Bestemmelse om de 4 Kredse. Saa meget om

Ministerens Forslag under Nr. 1, som altsaa er tiltraadt af hele Udvalget, om end med forskellig Begrundelse.

Jeg skal saa omtale nogle enkelte af de andre Ændringsforslag, idet jeg foreløbig holder mig til det første Afsnit af Loven, der angaar Organisationen. Ærede Medlemmer ville se, at der i Lovens § 9 tales om, at de fast ansatte, som have fyldt 70 Aar, ere berettigede til at forlange Afsked. I næste Stykke hedder det: Samme Ret have Lokomotivførere, Lokomotiv- og Skibsfyrbødere, Togførere og Togbetjente, naar de have fyldt det 65de Leveaar. Her have mine Meningsfæller og jeg været enige om at stille et Ændringsforslag, idet vi mene, at den Ret, som her er indrømmet Togpersonalet, ogsaa bør gives Skibspersonalet, hvis Tjeneste er fuldt saa anstrengende. Der foreligger jo et Andragende under Nr. 14 i Bilagene, hvori Skibspersonalet, baade Skibsførere og Maskinmestre af 1ste og 2den Klasse, have fremsat forskellige Ønsker. Deres Hovedønske gaar ud paa at faa Natpenge, idet de meget ofte, naar de sejle om Natten, maa betale Fortæring om Bord, saaledes at de have Udgifter af deres Ture. En Imødekommen af dette Ønske vilde imidlertid medføre en forøget Udgift for Statskassen af ca. 66,000 Kr., og det er derfor frafaldet. De have dernæst udtalt tre andre Ønsker, som det Mindretal, hvortil jeg hører, gerne vilde gøre os til Talsmænd for her i Tinget. Det ene gaar ud paa, at de skulle have Lov til at søge deres Afsked med Pension i samme Alder som Togpersonalet, og jeg kan ikke se andet, end at Billighed taler derfor, da deres Tjeneste, som jeg før nævnte, er fuldt saa anstrengende. De maa sejle i alt Slags Vejr, i Isvejr, Vintervejr, Taage og Storm, et tungt Ansvar hviler paa dem, og de ere med Hensyn til Helbredet fuldt saa udsatte som Lokomotivførere og Togførere. Jeg maa maaske med det samme, skønt det ikke vedkommer dette Afsnit, berøre de andre Ændringsforslag, der angaa dette Personale, jeg tror, at Oversigten derved bliver lettere. Jeg sigter til Ændringsforslagene under Nr. 31 og 46. Nr. 31 hører til § 16 i Lovforslaget, som bestemmer, at ved Oprykning fra en Grad til en anden skulle forskellige af de under Statsbanerne ansatte Embeds- og Bestillingsmænd kunne medtage deres Anciennitet. Det siges i § 16, at Stationsforstandere, Godsekspeditører og Overassistenter for saa vidt Anciennitet angaar alle regnes som een Løn-