

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Efter at de i Loven af 10. Marts 1861 omhandlede jydsk-fyenske Jernbaner i Henhold til Lov af 14. Marts 1867 var overtagne af Staten, blev det ved kongelig Resolution af 19. August 1867 overdraget Indenrigsministeriet at forestaa Banernes Drift. Til Ledelse af Banernes daglige Drift antog Ministeriet en Driftsbestyrer.

Da Staten senere i Medfør af Lov af 2. Juli 1880 havde overtaget de det sjællandske Jernbaneselskab tilhørende Jernbaner, underlagdes ved kongelig Anordning af 17. April 1885 Driften af samtlige Statsbaner en af Indenrigsministeren udnævnt Generaldirektør. En Lovordning af Statsbanernes Styrelsesforhold fandt først senere Sted, nemlig ved Lov af 12. April 1892 om Statsbanedriftens Ordning. Ifølge denne Lov lededes Statsbanedriften af en Generaldirektør, der til nærmeste Medhjælp havde 2 Kommitterede og til Ledelse af Driftstjenesten 5 Forvaltningschefer, nemlig 1 Banechef, 1 Maskinchef, 2 Trafikchefer og 1 Søfartschef. Den stedlige Linieforvaltning under Bane-, Maskin- og Trafikafdelingerne udøvedes sektionsvis saaledes, at der ansattes 9 Baneingeniører, 4 Maskininspektører og 8 Trafikinspektører, henholdsvis under Bane-, Maskin- og Trafikafdelingen. Ifølge den nævnte Lovs § 31 skulde Forslag til Revision af Loven fremsættes for den i 1897 sammentrædende ordentlige Rigsdag. Saadant Forslag forelagdes derefter Rigsdagen i Samlingerne 1896—97 og 1897—98 og resulterede i Lov af 26. Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning, der kun med ubetydelige Ændringer opretholdt den samme Ordning af Statsbanedriftens Ledelse som den ved Loven af 1892 bestemte. Ved § 26 i Lov af 26. Marts 1898 bestemtes bl. a., at Forslag til Revision af Loven skulde fremsættes senest for den i 1900 sammentrædende ordentlige Rigsdag. Forinden skulde en Kommission tage Spørgsmaalet om Statsbanedriftens hensigtsmæssige Ordning under Overvejelse og herom fremkomme med Betænkning til Regering og Rigsdag. I Henhold hertil nedsattes en Kommission, som under 15. Juni 1901 afgav Betænkning over det ommeldte og

forskellige andre Spørgsmaal, deriblandt ogsaa Spørgsmaalet om Ledelsen af nye Statsbaneanlæg, hvorom ingen Lovordning havde foreligget. Som det af Betænkningen (Side 17—18) fremgik, var Forholdet oprindeligt det, at Ledelsen af Forarbejder til nye Jernbaneanlæg i Jylland og Fyen samt Udførelsen af vedtagne Anlæg m. v. var henlagt under Direktøren for Banerne, under hvem der var ansat en Overingeniør til Medhjælp ved Varetagelsen af nævnte Gerning, og en lignende Ordning forelaa for det sjællandske Omraade i de første Aar, efter at de sjællandske Jernbaner var overtagne af Staten. I Jylland—Fyen var imidlertid ved Indenrigsministeriets Resolution af 18. August 1879 sket den Forandring, at Overingeniøren ved de nye Arbejder var bleven stillet direkte under Indenrigsministeriet, og efter at Loven af 12. April 1892 om Statsbanedriftens Ordning var traadt i Kraft, henlagdes Ledelsen af alle Arbejder vedrørende nye Statsbaneanlæg til den oprindeligt kun for Jylland—Fyen af Indenrigsministeriet antagne Overingeniør.

I Kommissionens Betænkning (jfr. Side 42) foresloges Anlægene af nye Statsbaner henlagte til den samme Styrelse som Driften af Statsbanerne. I øvrigt foreslog Kommissionen den bestaaende Styrelsesform væsentlig omordnet, i hvilken Henseende særlig skal fremhæves, at der i Stedet for en enkelt Generaldirektør, som til Medhjælp havde 2 Kommitterede og flere Afdelingschefer, foresloges oprettet en Generaldirektion, bestaaende af 5 Medlemmer, nemlig en Generaldirektør som Direktionens Formand og 4 stemmeberettigede Direktører, der tillige fungerede som Afdelingschefer og administrerede deres respektive Afdelinger direkte gennem Kontorer. Et Flertal af Kommissionens Medlemmer stillede derhos Forslag om, at der til Opnaelse af en Decentralisation af Statsbaneledelsen foretoges en Distriktsinddeling, saaledes at der i Stedet for de bestaaende Sektioner oprettedes Distriktsstyrelser for den stedlige Ledelse, bestaaende af en Overtrafikinspektør som For-