

den, man mente havde den største Erfaring og bedste Indsigt, hvad der efter min Mening lige saavel kunde tænkes f. Eks. om Trafikafdelingschefen og Maskinafdelingschefen som om denne Souschef.

Jeg er derfor her gaaet mine egne Veje og har foreslaaet ansat en Generalsekretær, som skal være Generaldirektørens daglige Medhjælper, hans højre Haand, om man vil, og som tillige skal paatage sig Ledelsen af en Slags 5te Afdeling, Generalsekretariatet. Dette skulde dels behandle de Sager, som nu behandles i Ministeriets Kontorer, og som tænkes overførte til Statsbanerne, dels de Sager, som for Tiden behandles i Statsbanernes eget Sekretariat. Det forekommer mig, at den nye Mand derved kommer paa Plads. Han vil komme til at gøre samme Nytte, som Udvalget har ventet sig af Souschefen. Man vil undgaa, at han opfatter sig selv og bliver opfattet som en Instans, og navnlig vil han ikke have noget som helst Krav paa at blive Generaldirektørens Efterfølger, ja, vil efter al Sandsynlighed aldrig kunne blive det. Han skal nemlig i Forhold til Generaldirektøren fungere som den, der tilrettelægger og ordner det skriftlige, han skal have Personalsagerne under sig, udarbejde Lovforslag og saa videre, en Virksomhed i det hele, der, saa vidt jeg kan forstaa, peger hen imod en Jurist, som besidder ministeriel Uddannelse og Erfaring. Jeg har haft den Tilfredsstillelse ved Samtale med Statsbaneudvalget, at man i Hovedsagen har kunnet billige min Opfattelse paa dette Punkt og vel endogsaa anser denne Løsning for bedre end det oprindelige Forslag om Souschefen, ligesom ogsaa Generaldirektionen bedre har tiltrædt mit Forslag.

Med Hensyn til den øverste Ledelse er der endnu at bemærke, at Forberedelsen og Gennemførelsen af nye Statsbaneanlæg efter Lovforslaget er henlagt under Baneafdelingschefen, som faar til Medhjælp det fornødne Antal Baneingeniører og en Banearkitekt, der tillige skal have det øverste Opsyn med Statsbanernes Bygninger. Endvidere hjemler Lovforslaget Ministeren Ret til, hvis det er fornødent, at ansætte en Overingeniør som Medhjælp for Baneafdelingschefen ved de nye Baneanlæg, og det kunde i hvert Fald nok siges at blive nødvendigt, hvis vi, som der jo har været udtalt stærke Ønsker om her i Salen, skulde skride til en forceret Udførelse af de vedtagne Baneanlæg.

Det afgørende i Omorganisationsplanen, det, som betegner Decentralisationen i Mod-sætning til Centralisationen, er, som jeg

før nævnede, Inddelingen i Distrikter, der atter inddeles i Sektioner. Udvalget foreslaar 3 Distrikter med i alt 9 Trafiksektioner, 9 Banesektioner og 4 Maskinsektioner. Generaldirektionen fraraader Distriktsinddelingen, men foreslaar dog to Overtrafikinspektorer med 10 Trafiksektioner, hvilket altsaa vil sige, at man i Virkeligheden tiltræder Tanken om Distriktsinddelingen for Trafikafdelingens Vedkommende. Baneafdelingen foreslaas af Generaldirektionen delt i 14 Banesektioner, men disses Chefer skulde ikke staa under Distriktscheferne, men direkte under Generaldirektøren. Maskinafdelingen skulde deles i 4 Maskinsektioner, der ligeledes skulde staa direkte under Generaldirektørens Ledelse. Det er imidlertid klart nok, at man ved dette Forslag ikke kommer ret langt, naar Bane- og Maskinsektionerne hører direkte under Generaldirektøren, og naar de to Overtrafikinspektorer ikke har nogen Myndighed over Sektionerne, da maatte man næsten hellere blive staaende ved den nuværende Ordning, hvorefter Afdelingerne er inddelte i 5 Kredse, i hvilke der er ansat en Trafikbestyrer, en Maskinbestyrer og en Banebestyrer. Den bestaaende Ordning med Kredse har imidlertid den Fejl, at de 3 overordnede er sideordnede, at ingen af dem er Chef, og at de egentlig ikke har noget med hinanden at gøre, men i alle Spørgsmaal maa henvende sig direkte til deres Overhoved, altsaa Afdelingsdirektøren. Jeg nærer derfor ingen Tvivl om, at man bør følge Udvalgets Forslag med Hensyn til Distriktsindelingen.

Derimod har jeg været noget i Tvivl om, hvorvidt man skulde oprette 2 eller 3 Distrikter. Trafikafdelingens Forhold maa i saa Henseende blive meget afgørende, og da nu baade Generaldirektøren anser Delingen: Sjælland og de mindre Øer i et Distrikt, Fyn og Jylland med de dertil hørende Øer i et andet Distrikt, for det bedste, og jeg underhaanden har faaet samme Raad fra kyndige, erfarne Trafikfolk, maa der vist til en Begyndelse blive to Distrikter. For en Sikkerheds Skyld er der imidlertid i Lovforslaget foreslaaet: indtil 3 Distrikter, saaledes at man, om det skulde vise sig nødvendigt, hvad Udvalget mener, senere kan dele det jydsk-fynske Distrikt i et vestligt og et østligt. Tjenestemændene tiltræder Distriktsinddelingen, men fraraader Sektionsinddelingen, som de betegner som kostbar og omstændelig. Da de imidlertid anbefaler Oprettelsen af 4 Distrikter og vil give de 4 Distriktschefer ialt 9 Trafikinspektorer, 9 Baneingeniører og 4 Maskingeniører til