

mig beherske af kritiske Stemninger overfor Generaldirektionen for Statsbanerne ved Udvalgets Nedsættelse, og jeg tror, at et af Beviserne derfor er, at Udvalgets Sammensætning ikke blev modtaget med Kritik, i alt Fald var en Kritik, som blev rettet mod Udvalgets Sammensætning, af saare ringe Betydning. Og jeg tror, jeg handlede klogt ved ikke at lade Generaldirektionen for Statsbanerne blive repræsenteret i dette Udvalg. Sagen er nemlig, at hvis Generaldirektionen for Statsbanerne var blevet repræsenteret i Jernbaneudvalget, og Jernbaneudvalget siden var kommet til det Resultat, at alt skulde blive ved det bestaaende, vilde den altid vaagne Kritik selvfølgelig have sagt: Naturligvis! Naar det var Generaldirektionen for Statsbanerne, der har kunnet beherske Udvalget med sin Specialkundskab, maatte Resultatet blive saaledes! Og hvis jeg havde ladet Statsbanerne repræsentere af et enkelt Medlem i Udvalget, hvilket næsten vilde være ugørligt — det maatte da have været ved Generaldirektøren, og i det Tilfælde maatte jeg jo have gjort ham til Udvalgets Formand —, og Udvalget saa skulde være kommet til det nu foreliggende Resultat, vilde den altid aarvaagne Kritik have sagt: Naturligvis! Generaldirektøren har ledet Udvalget og har ønsket at være enevældig, og derfor er Forslaget blevet, som det er! Men det var ikke det afgørende for mig endda. Jeg mente derimod, at hvis jeg nedsatte et Udvalg, som virkede ganske uafhængigt af Statsbanernes Ledelse, og dette Udvalg i sin Betænkning eventuelt stillede Forslag om en anden Ordning end den nuværende, vilde det være naturligt, at dette Forslag blev forelagt Statsbanernes Generaldirektion til Erklæring, og den højtærede Minister har ogsaa fundet, at det var den naturlige Fremgangsmaade, hvilket jeg selvfølgelig kun kan anerkende. Men netop derved fik man i Virkeligheden Sagen behandlet i to af hinanden uafhængige Kommissioner eller Udvalg, hvad man nu vil kalde dem, og Generaldirektionen fik Lejlighed til at fremsætte sin principielle Opfattelse med Hensyn til Statsbanernes fremtidige Styrelse, uden at denne Opfattelse var blevet tilsløret ved den samlede Kommissions Arbejde eller Betænkning. Det ansaa jeg for at være en Fordel. Nu har den højtærede Minister — til Overflod, forekommer det mig — nedsat en tredje Kommission til at behandle Sagen. Det har glædet mig at se, at denne Betænkning, som er afgivet af dette Udvalg,

bestaaende af Repræsentanter for Statsbanernes Funktionærer, i alle væsentlige Punkter er i Overensstemmelse med den Betænkning, som blev afgivet af Jernbaneudvalget af 1911. Men da Lovforslaget nu saaledes har været behandlet af ikke mindre end 3 Udvalg, er Forholdet altsaa, at denne Sag sikkert nu foreligger for den høje Rigsdag saa klart belyst, som det overhovedet er muligt, og det er ubestrideligt en Fordel, naar Rigsdagen skal tage sit Standpunkt til denne store, vigtige og vanskelige Sag.

Efter disse indledende Bemærkninger gaar jeg over til selve Sagen, og jeg vil da begynde med at sige, at den Ordning, som den højtærede Minister foreslaar, forekommer mig for de væsentlige Punktets Vedkommende at være at foretrække for det bestaaende. Jernbaneudvalget af 1911 har ikke udarbejdet et positivt Lovforslag, og det finder jeg naturligt, da Jernbaneudvalget maatte forudsætte, at denne Sag maatte gaa til Erklæring hos Statsbanernes Generaldirektion. Derfor er det naturligt, at Udvalget ikke gav sig til at udarbejde et positivt Forslag, men overlod dette til Ministeren. Uagtet den Erklæring, som foreligger fra Statsbanernes Ledelse, paa væsentlige Punkter ikke giver Udvalgets Betænkning Medhold og navnlig fastholder den stærke Centralisation af Ledelsen, som den nuværende Ordning rummer, kan jeg kun anerkende, at den højtærede Minister, saa vidt og saa langt Tilfældet er i det foreliggende Lovforslag, har knæsat Jernbaneudvalgets Tanke. Spørgsmaalet om Decentralisation er naturligtvis et Principspørgsmaal, og det kan jo drøftes, hvor vidt man skal gaa i Retning af at decentralisere Statsbanernes Ledelse. I et lille Land som vort vil det vel ikke være nødvendigt at gaa til en meget omfattende Decentralisation, den maa holdes indenfor rimelige Grænser. Men indenfor disse rimelige Grænser tror jeg, det vil være at foretrække at lægge ogsaa noget af Administrationens Ansvar ud i de enkelte Kredse, saaledes som den højtærede Minister foreslaar. Jeg tror, det vil være af Betydning paa mange Maader, ikke mindst for en økonomisk Ledelse af Statsbanerne.

I Lovforslagets § 1 hedder det, at „De danske Statsbaner med tilhørende Søforbindelser styres af en Generaldirektør, der har den øverste Ledelse saavel af Driften som af Forberedelsen og Gennemførelsen af nye Statsbaneanlæg“, og at „Generaldirektøren staar umiddelbart