

gældende Sags Afgørelse, men Generaldirektionen vil i Almindelighed, hvis et saadant Referat finder Sted, henholde sig til den en Gang trufne Afgørelse og finde sig bundet derved, og de Mindretalsvota, som Ministeren gerne vil have frem, faar han ikke kaldt frem og faar ikke Sagen fuldt belyst.

Men der er ogsaa den Ulempe ved det kollegiale Styre, at Generaldirektionen faar en vis Tilbøjelighed til at isolere sig som den eneste virkelige sagkyndige Institution og have Tendens til at anse Ministeriet for at være en i Jernbanesager usagkyndig Institution, som man maa søge at holde sig fra Livet saa vidt som muligt. Dette medfører let, at man under Hensyn til Ministeriet er tilbøjelig til ved sine Afgørelser at holde sig til een Gang fastslaaede Principper, som man meget nødig viger bort fra. Nu kan Principper være en meget god Ting, men det er ikke sikkert, at een Gang vedtagne Principper altid stemmer med det virkelige Liv. Der foregaar i Livet en Udvikling, som medfører, at et Princip der har været udmærket til en Tid, ikke er det til en anden Tid, og dertil maa der virkelig tages Hensyn, hvis man skal handle ret. Dette Forhold medfører tillige let, at den kollegiale Institution i Offentlighedens Øjne vil faa et Anstrøg af Bureaukratisme, som i høj Grad udfordrer Kritikken paa Ledelsens Bekostning, og denne Vidtløftighed i Forretningsgangen, der er en Følge af Systemet, mener jeg ogsaa at burde antyde. Der er en uendelig Udveksling af Skrivelser fra det ene Kontor til det andet Kontor, som undertiden ligger i samme Hus, endog paa samme Gang. Og det siger sig selv, at en saadan Vidtløftighed kun kan tjene til at sinke og vanskeliggøre Administrationen og undertiden virke i høj Grad skadeligt, hvor det gælder om en hurtig Ekspedition.

Efter min Mening er der saaledes meget, foruden hvad den højtærede Minister nævnede forleden — Ministeren gav heller ikke sin Tale ud for at være udtømmende —, der kan indvendes mod den bestaaende Ordning, og det er det uheldige ved det, at den Kritik, der rejses mod Statsbanernes Ledelse, vil altid rette sig mod selve Systemet og sjældnere mod den enkelte Person, som har det største Ansvar. Jeg er derfor meget tilfreds med, at den højtærede Minister har fulgt Jernbaneudvalgets Forslag om at gaa over til at sætte i Spidsen for det hele en Generaldirektør, som staar med det fulde Ansvar overfor Ministeren, og at give de 4

Afdelingschefer en mere selvstændig Stilling end hidtil og saa gennemføre et Generalsekretariat, hvor alt det kontormæssige er samlet. Man naar derved at udskyde det Mellemed, som Departementet i Ministeriet hidtil har udgjort mellem Statsbanernes Ledelse og Ministeren, det simplificerer det hele meget og er efter min Mening en stor Fordel.

Generaldirektionen foreslaar en anden Fremgangsmaade, idet den stiller Forslag om at lægge Generaldirektionen ind under Ministeriet som et særligt Departement med Bibeholdelse af den kollegiale Styrelse. Det hedder saaledes i den Erklæring, som Statsbanerne har afgivet — der, hvor man omtaler Jernbaneudvalgets Forslag og omtaler en Bemærkning deri, som gaar ud paa, at den Ordning, man foreslaar, er den samme Ordning som den, man nu har for Postvæsenets Vedkommende —, at „det vil blive en til Postvæsenets svarende Ordning, hvis hele den nuværende Generaldirektion blev gjort til et ministerielt Departement, direkte under Ministeren, saa at Generaldirektøren for Statsbanerne blev Ministerialdirektør og de øvrige i Statsbanernes Generaldirektion ansatte: ministerielle Embedsmænd“. Og man siger videre: „Man kan derimod slutte sig til Udvalgets Tanke om, at Banernes Ledelse lægges i Hænderne paa en selvstændig Generaldirektør, idet man dog ikke mener, at det lader sig gøre at afskaffe den kollegiale Behandling af Sager, der vedrører Personalet. Fremdeles vilde man ogsaa anse det for rigtigt, om det blev en Pligt for Generaldirektøren at pleje Samraad med samtlige Direktører om alle vigtige Anliggender“. Generaldirektionen foreslaar altsaa her at gaa den Vej at lægge Generaldirektionen, den kollegiale Institution, under Ministeren som et særligt Departement, naturligvis ogsaa med Udskydelse af Ministeriet som Mellemed. Men jeg ser ikke, at man derved naar det, Jernbaneudvalget tilsigter, idet man ogsaa under denne Form vil beholde den kollegiale Ledelse, og det er for mig et Kærnepunkt, at vi kommer af med den.

En Bestemmelse i § 2 skal jeg flygtigt berøre. Det er Bestemmelsen om, at Ledelsen af nye Statsbaneanlæg i Fremtiden skal henlægges under Baneafdelingerne i Stedet for som nu at være henlagt delvis under Generaldirektionen og delvis under Generaldirektøren. Den Ordning, som har været gennemført i saa Henseende i Henhold til en Bestemmelse i § 1 i Loven af 15de Maj 1903,