

Imidlertid er der ogsaa afkrævet Generaldirektionen en Erklæring, ligesom Ministeren har givet Jernbaneetatens Organisation Lejlighed til at udtale sig om dette Spørgsmaal, der i saa høj Grad vedrører deres Livsinteresser. Jeg tror, at jeg tør tillade mig paa Rigsdagens Vegne at yde Trafikministeren vor udelte Anerkendelse for den heldige Haand, hvormed han har været i Stand til at uddrage og bygge sit Lovforslag paa de tre Betænkninger, der ligger til Grund derfor. Den udelte Ros og Tilslutning, som de to foregaaende Talere har ydet Lovforslaget, giver mig i nogen Grad Grund til at formode, at det vil faa en let Gang gennem Tinget.

Den Opgave, man har stillet sig, er at tilvejebringe en mere tidssvarende, en mere økonomisk Drift af det store Anlæg, som Statsbanerne er. Allerede i 1891—92, da man stræbte efter at faa Statsbanerne ind under Rigsdagens Bevillingsmyndighed og Kontrol, gjorde man et forberedende Arbejde, der har holdt gennem lange Tider. Man søgte Oplysninger i Sverige og Tyskland, og navnlig i Bajern fandt man et Forbillede for den Administration, man fra Folketingets Side kunde ønske. Man ønskede vel en Centraladministration af Forholdene, som de laa den Gang, men man udtalte allerede den Gang Ønsket om, at der maatte blive delegeret en saa stor Myndighed ned efter i de lavere Instanser, navnlig ude i Provinserne, at man der tillod en vis Handlekraft, et vist Initiativ. Det har imidlertid vist sig, at i Centraladministrationen har de højere Embedsmænd været stærkere end de Tilbøjeligheder, der har været til Stede, som kunde støtte Folketingets Krav. Thi Tid efter anden er der foregaaet en meget kraftig Centralisation paa alle Omraader, selv om man ikke er gaaet saa vidt, som det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen) var tilbøjelig til at fremstille det. Det var, som han ogsaa selv sagde, at gaa ud i Ekstremiteterne. I 1898, da man paa ny behandlede Jernbanespørgsmaal her paa Rigsdagen, fandt man ikke Anledning til at gøre Indvendinger imod eller Forandringer i de i 1892 trufne Bestemmelser, men i 1900 nedsatte man en Kommission, der nøjere skulde undersøge, om der ikke var Anledning dertil, thi efterhaanden blev Maskineriet temmeligt kompliceret, og skønt man fraoven søgte en Centralisation, viste der sig dog ret store Mangler. Denne Kommissions Betænkning ligger til

Grund for den Ordning, der blev truffet i 1903. I 1903 gik man saa videre i Krævet om en vis Decentralisation, for saa vidt som man ønskede nogen større Myndighed i de lavere Instanser og ønskede, at forskellige Spørgsmaal skulde afgøres af de lokale Jernbanemyndigheder. Men man begik, som det ogsaa er omtalt af de foregaaende Talere, en anden Fejl, den nemlig at lave en Generaldirektion paa 5 Medlemmer. I Betænkningen fra den Kommission, der nedsattes i 1900, antyder man dog, at der endnu er et Omraade, hvor man kunde ønske stærkere Centralisation, nemlig med Hensyn til Anlægget af nye Baner. Man er paa det rene med, at det har sin store Betydning, at disse Baneanlæg kommer ind under selve Baneafdelingens Chef. Det er uheldigt, at Anlægget af de nye Baner foretages af helt fremmede Mennesker, Folk, som er uafhængige af Baneafdelingen. Vel er et Baneanlæg et let beregneligt Foretagende, et Arbejde, som det ikke er vanskeligt at gennemføre, men vi har før set vore Ingeniører begaa Fejlgreb, og disse Fejlgreb vil i Almindelighed træde frem i Løbet af det første eller andet Driftsaar. Det har da sin Betydning, at Baneafdelingens Chef, som leder Driften, ogsaa har haft Hovedansvaret for Anlægget af de nye Baner.

Ved en forstandig Planlæggelse af Driften af Statsbanerne gælder der tre Hovedhensyn. Den egentlige Hovedopgave er en forretningsmæssig Ledelse paa alle Trin i det daglige Liv. En saadan opnaas i alle Livets Forhold sædvanlig ved en Centralisation. Hvis en Opgave er vokset og blevet saa stor, at en enkelt Mand vanskeligt kan overse den og mestre den, kan der være Tale om en Decentralisation, men i de fleste Tilfælde holder man paa en Centralisation. Det er derfor naturligt, at der er nogen Meningsforskel om dette Spørgsmaal. Man drager naturligt Sammenligning mellem Forretninger i stor Stil i det praktiske Liv, og man ser, at der ikke der er noget i Vejen for en meget stærk Centralisation og ikke heller for i den centrale Ledelse at have tre Direktører. Naar man desuagtet nu saavel i Statsbaneudvalgets Betænkning som i Lovforslaget foreslaar at forlade den Ordning, hvorefter der er flere Direktører, har det sikkert sin Grund i, at Virksomheden er blevet saa omfattende og saa spredt, at man har vanskeligt ved at fordele Ansvar, naar man baade skal bevare Ensartetheden i Ledelsen og tage de fornødne Hensyn til Økonomien. Det er der-