

saa er rimeligt, skal gennemgaa en ret grundig Udvalgsbehandling. Man kunde tænke sig flere Ændringer i Lovforslaget, og det betyder altsaa, at det skal paa ny ned i det andet høje Ting og maaske tilbage hertil, og jeg vil ikke haabe, at vi skal sidde her en saa forfærdelig lang Tid, som man kan tænke sig, at en saadan Passage frem og tilbage vil tage.

Ellers skal jeg paa min Gruppes Vegne tilsige vor Tilslutning til Lovforslaget og Beredvillighed til at arbejde paa en hurtig Gennemførelse deraf.

**Jørgen Berthelsen:** Angaaende det foreliggende Lovforslag skal jeg ligesom det ærede 5te Medlem for 6te Kreds (Hey) sige, at jeg har jo ogsaa den Fejl at have været Medlem af Statsbaneudvalget af 1911, der blev nedsat ved Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder af 17. Juni 1911, og som afgav sin Betænkning den 24. April 1913. Paa dette sene Tidspunkt vil det jo neppe være rigtigt at komme ind paa Enkeltheder med Hensyn til selve Organisationen — hermed mener jeg Organisationen helt nedefter —, men jeg vil dog alligevel gerne tillade mig at gøre nogle faa Bemærkninger.

I de Bemærkninger, der ledsagede Lovforslaget, da den højtærede Minister fremsatte det i Folketinget, stod der, at det var udarbejdet paa Grundlag af og i væsentlig Tilslutning til Statsbaneudvalgets Betænkning. Det beror naturligvis paa et Skøn, hvorvidt man kan kalde Lovforslagets Tilslutning til Statsbaneudvalgets Betænkning væsentlig eller ej. Jeg mener nu, at dette Lovforslag ikke har nogen væsentlig Tilslutning til Statsbaneudvalgets Betænkning, thi det mangler en — i hvert Fald for mig — væsentlig Bestemmelse, som min Kollega i Statsbaneudvalget ikke har omtalt, men som han, ligesom jeg, hæfter for, nemlig Oprettelsen af et Jernbaneraad. Jeg vil i hvert Fald for mit Vedkommende straks sige, at min Tilslutning til det foreliggende Lovforslag vil afhænge af, om der oprettes en saadan Institution, om man vil kalde den et Jernbaneraad eller noget andet, spiller ingen Rolle for mig, men jeg vil altsaa tage mit aldeles bestemte Forbehold.

Forinden Loven af 1903 vedtoges, styredes Statsbanerne af en enevældig Generaldirektør, men denne Ordning var der i Jernbanekommissionen af 1898 Enstemmighed om at komme bort fra eller i hvert Fald at faa ændret. Et Flertal af denne Kommission, bestaaende af 10 Medlemmer,

deraf 4 Folketingsmænd og 6 Landstingsmænd, og af hvilken det ærede 3die Medlem for 2den Kreds (Villars Lunn), som i Dag er Ordfører for Højre, jo var Medlem, har givet den Tanke sin Tilslutning. Ja, selv Mindretallene, der ikke ønskede den kollegiale Styrelsesform, anbefalede dog, at der skulde tilvejebringes visse Garantier for, at de Afgørelser, der blev truffet af Generaldirektionen, var tilstrækkelig overvejede, f. Eks. ved, at Generaldirektionens Afgørelser i vigtigere Sager skulde træffes i den samlede Direktion, og efter at Fagdirektøren havde haft Lejlighed til at udtale sig, samt ved, at det blev gjort Fagdirektøren til Pligt, saafremt han ikke kunde tiltræde Generaldirektørens Afgørelse, da at lade sin Særmening tilføje Protokollen, som skulde forelægges for Ministeren. Man var altsaa i Realiteten enig om, at den Enevælde, der i mange Aar havde eksisteret ved Statsbanerne, skulde væsentlig indskrænkes, og Resultatet blev da den af Kommissionens Flertal foreslaaede kollegiale Styrelse.

Efter nu i 10 Aar at have praktiseret den kollegiale Styrelsesform er man altsaa enig om, at ogsaa denne er uheldig. At den ikke har virket efter sin Bestemmelse, er jo en Kendsgerning, men om det er Systemet eller Personerne, der er Skyld heri, skal jeg lade være usagt. Jeg er tilbøjelig til at tro, at man med de rette Mænd paa de rette Pladser vilde kunne faa noget godt ud af denne Styrelsesform, men Ulykken er jo, at Menneskene ikke er saa gode, som de burde være. Jeg kunde derfor ogsaa i Statsbaneudvalget af 1911 give min Tilslutning til Tanken om at vende tilbage til den enevældige Generaldirektør, men — og dette beder jeg utrykkelig bemærket — det har aldrig nogen Sinde været min Mening, at man skulde vende tilbage til Tilstanden før 1903, end sige, at man skulde give Generaldirektøren endnu mere — tør jeg sige: ukontrolleret Magt, end han den Gang havde. Og ligesom jeg i Statsbaneudvalget stadig fremhævede, at min Tilslutning til et Forslag om at give Generaldirektøren hele Magten var betinget af, at der samtidig oprettedes et Jernbaneraad, saaledes ønsker jeg nu straks at sige, at jeg ikke kan stemme for det foreliggende Lovforslag, der ikke alene lader Generaldirektøren træffe alle Afgørelser ved Statsbanerne, men ogsaa gør ham til Departementschef, saaledes at han selv forelægger Sagerne for Ministeren. Ved en saadan Styrelsesform vil Resultatet let blive, at