

Begrundelser, som danner Udgangspunktet derfor, og det har for mig været af meget stor Betydning. Naar jeg saa bort fra Fornærmelsen og hele den polemiske Karakter, har det forekommet mig at være af stor Betydning at se, at Statsbaneledelsen i Virkeligheden ikke er saa uendelig uenig med Statsbaneudvalget i sin Opfattelse af, hvordan Ledelsen i Fremtiden bør være, og jeg vil gerne bede det ærede 3die Medlem for 2den Kreds (Villars Lunn) lægge Mærke til, at Statsbaneledelsen virkelig har erkendt, at Decentralisation er nødvendig og ønskelig. Dette finder for Trafikafdelingens Vedkommende sit Udtryk deri, at man foreslaar ansat to Overtrafikinspektører, d. v. s., at man gennemfører Distriktsinddelingen for Trafikkens Vedkommende. For Bane- og Maskinafdelingens Vedkommende foreslaar man en Decentralisation ved Oprettelse af Sektioner, som stilles umiddelbart under den paagældende Afdelingschefes Ledelse, Sektioner, som man altsaa vil tillægge en vis Ret til at træffe Afgørelser. Det forekommer mig, at den Forskel, som der her er paa Lovforslagets Bestemmelser og paa, hvad Generaldirektionen har ønsket, ikke er meget stor, og at Forskellen falder ud til Fordel for Lovforslaget. Det, der sker, er blot det, at Distriktschefen faar et Tilsyn med disse Sektionsledere, medens det tekniske Samarbejde ikke i mindste Maade derfor behøver at blive afbrudt.

Ogsaa det ærede 1ste Medlem for 3die Kreds (A. L. Andersen) gav Lovforslaget sin, saa vidt jeg forstod, ubetingede Tilslutning, og jeg takker for hans Udtalelser.

Sluttelig maa jeg vende mig til det ærede 5te kongevalgte Medlem (Jørgen Berthelsen), der — det maa jeg tilstaa — til min Forbavselse virkelig ikke ansaa det Forslag, han har været med til at udarbejde, for mere værd, end at naar det ærede Medlem ikke kunde faa sin Villie i enhver Enkelthed, maatte det bortfalde. Den Enkelthed, saaledes maa jeg have Lov til at betegne det, er Forslaget om Oprettelse af et Jernbaneraad, som det ærede Medlem stiller som Betingelse for sin Tilslutning til at afskaffe den kollegiale Styrelse, til Ansættelse af en, som han sagde, enevældig Generaldirektør. Det ærede Medlem gik i saa Henseende ud fra, at dette Jernbaneraad ved sin Indflydelse paa Statsbanernes Ledelse vilde danne en betydelig Modvægt mod denne Enevælde. Maa jeg nu have Lov til at gøre det

ærede Medlem opmærksom paa, hvad dette Jernbaneraad skulde foretage sig. I Henhold til Statsbaneudvalgets Forslag skulde der oprettes et Jernbaneraad bestaaende af 15 Medlemmer, nemlig 5 valgte efter Forholdstalsvalgmaaden af hvert af Rigsdagens Ting blandt eller udenfor Tingets Medlemmer og 5 valgte af Ministeren for offentlige Arbejder. Samtlige Valg gælder for 5 Aar. Ministeren beskikker Formanden for Raadet, der selv bestemmer sin Forretningsorden. Raadets Hovedopgave er at udtale sig om *principielle* Statsbanerne vedrørende Spørgsmaal, om hvilke Ministeren for offentlige Arbejder begærer Raadets Erklæring. Naar man indskrænker Jernbaneraadets Opgave til at være den at udtale sig om principielle Spørgsmaal og endda kun, naar de forelægges Raadet paa Forlangende af Ministeren, saa vil jeg nok spørge det ærede Medlem, ad hvilke Veje han har tænkt sig, at dette Raad skulde faa en saadan Indflydelse paa Statsbanernes Drift, at det skulde kunne danne en Modsætning, en Betyggelse mod Misbrug af den saakaldte enevældige Generaldirektørs Regimente; det tror jeg ikke en Smule paa. Det ærede Medlem maa ganske sikkert have en Forhaabning om, at dette Raad skulde formaa at tilvende sig en ganske anderledes vidtgaende Magt og Myndighed end den, her er tiltænkt det, men saa er det en fuldkommen forkert Forudsætning, hvorunder vi drøfter dette Raad. Og jeg vil gerne sige, at jeg synes, Udtrykket „enevældig Generaldirektør“ er aldeles forfjelt. Man kan vanskeligt tale om en enevældig Mand, der over sig har en Minister og vel at mærke Rigsdagen, Rigsdagen, som blander sig ind i Statsbanernes Liv og Virksomhed i et saadant Omfang, at det jo endogsaa har fundet en ret stærk Kritik fra det ærede 3die Medlem for 2den Kreds (Villars Lunn), en saa stærk Kritik, at det ærede Medlem maatte udtale, at Betingelsen for at faa Statsbanerne ind i et tilstrækkeligt betryggende Spor var den at frigøre dem for Rigsdagens Tryk. Jeg er nu ikke enig med det ærede 3die Medlem for 2den Kreds i saa Henseende. Jeg tror i og for sig, at det med nogen Behændighed fra Statsbaneledelsen og fra Ministeriets Side meget godt kan lykkes at dyrke det Samarbejde, som i Aarenes Løb har opbygget sig mellem Ministeriet og Rigsdagen paa dette Omraade. Jeg tror ikke, at det i mindste Maade behøver at virke generende for naturlig og sund Bevægelsesfrihed indenfor Ledelsen, og jeg vil i