

ingeniørerne eller Trafikinspektørerne. Men hvem faar saa med Sagen at gøre? Det er netop dem, som vi vilde lade Sagen ende hos, Sektionslederne, og man vilde altsaa, hvis vort Ændringsforslag vedtages, i alt Fald kunne faa en uhyre Mængde Sager afgjort straks, som i modsat Fald vilde foranledige mange Skrivelser. Hvem har ikke hørt om disse maaske noget anekdotiske Beretninger om Ruder, der ikke kunde sættes ind, om Stoleben, der ikke kunde sættes paa, før det næste faldt af, om Cyklen, der gik fra Holte til Varde og fik en Beskadigelse, der vilde koste omtrent 5 Kr. i Erstatning, men Erstatningen kunde ikke udbetales, før der var vekslet 59 Skrivelser? Ja, disse Historier er maaske overdrevne, men noget ligger der sikkert til Grund for dem. Men det turde ses, at naar man giver Sektionerne Ansvar, saa vil deraf følge, at alle den Slags Sager, som afgøres derude, vil aflaste den øverste Styrelse; de vil slet ikke komme saa højt op. Har man ikke dette Led derude, som Mindretallet kommer bort fra bare ved at slaa en Streg over det, saa kommer alle Sager op til Distriktet. Hvad har Mindretallet mon tænkt sig, naar det siger, at der skal være 6 Distriktschefer, som alle skal forhandle direkte med den stakkels Generaldirektør, der i Forvejen har 5 Afdelingschefer under sig? Naar han nu ogsaa skulde have disse Distriktschefer direkte sorterende under sig, vilde det blive næsten umuligt for ham at arbejde med disse 11 højtstaaende Embedsmænd direkte sorterende under sig. Jeg tror ikke, man nærmere har tænkt sig, hvordan det vilde blive. Nej, Sektionsinddelingen maa være den, man kommer til at gaa til, naar man vil decentralisere, naar man vil søge at faa det hele til at gaa lettere. Betegnende er det, at den Lov, som blev en Følge af Jernbanekommissionens Arbejde, nemlig Loven om Statsbanernes Organisation af 15. Maj 1903, den Lov, hvori der ikke er Tale om nogen Sektionsinddeling, har dog virket saaledes, at Statsbanerne i Virkeligheden er gaaet over til denne Ordning; man har nemlig egentlig Sektionsinddeling allerede nu.

Og naar det ærede Mindretal vil sige — jeg skal komme tilbage dertil, naar jeg har hørt nærmere fra det ærede Mindretal — at det Forslag, vi her stiller, vil betyde saa meget højere Udgifter, der skal saa meget mere Personale til, saa vil jeg dertil sige: nej, det vil paa ingen Maade blive Følgen, for vi har det Personale i

Forvejen, vi tager det rundt omkring fra; de Folk findes allerede nu derude. Der findes ikke i Ændringsforslaget nogen som helst Bestemmelse om, at der skal ansættes denne eller hin Sektionsleder. Der er Trafikingeniører og Baneingeniører; de findes der allerede. Der er i Virkeligheden kun en eneste reel Forskel mellem Flertallets Forslag og Regeringens Forslag, og det er, at vi taler om Sektioner ogsaa indenfor Maskinafdelingen, det gør Regeringens Forslag ikke. Der kan være Tvivl derom; det kan man ogsaa gaa bort fra. Det var lykkeligt, hvis den Besparelse, der er anført, som jeg i øvrigt ikke tror paa, men som efter det Tal, Mindretallet støtter sig til, drejer sig om 98,000 Kr., kunde virke saaledes paa Mindretallet, at vi kom over det. Flertallet holder paa, at Sektionsinddelingen kan gennemføres uden væsentlige Udgifter. Vi holder endogsaa paa — og der slutter vi os nærmest til den Opfattelse, Statsbaneudvalget havde —, at den overhovedet ikke vil medføre forøgede Udgifter. Hvorom alting er, tør man sige, at det ikke vil medføre større Udgifter end det, der er en Følge af Statsbanernes ordinære Vækst; den medfører ikke andet end, hvad der hvert Aar kommer. Man kan jo se paa Budgetterne, hvorledes de stiger, men det kan ingen Ordning forhindre. Hvad der skal til af Personel, det skal til. Endelig er der slet ikke Tvivl om, at man ved Sektionsinddelingen kan aflaste Hovedledelsens Personale meget betydeligt. Der kan ogsaa paa andre Maader foretages Besparelser, saaledes at hvis der virkelig blev flere Udgifter, saa maatte disse atter kunne indvindes. Flertallet er saa heldigt, at den Opfattelse, som vi nærer med Hensyn til Sektionsinddelingens Ønskelighed, deles af Generaldirektionen, af Ministeriet, af Etatsforeningen og af Statsbaneudvalget. Men naar saa er, naar vi staar med denne Støtte, og den Indsigt — jeg unddrager Statsbaneudvalget denne Betegnelse med Indsigt, da jeg selv var Medlem af det —, men naar den øvrige Indsigt støtter den Opfattelse, saa forekommer det mig, at de nye Medlemmer dog skulde tænke sig om, inden de gaar imod det, som her foreslaas, og som er saa stærkt støttet. Der var et Medlem af Statsbaneudvalget eller Jernbanekommissionen af 1898, der sagde ganske betegnende, da han var færdig med det Arbejde: Vi Lægsmænd, der har siddet i dette Udvalg, gaar ud deraf nu, og netop fordi vi har siddet der i 3 Aar, kan vi erkende, at til at forstaa Statsbane-