

tionen, og at Statsbaneanlægene ligeledes er indordnede under Generaldirektionen. Men den Forøgelse af Personalet i Centraladministrationen, som er sket derved, betyder ikke meget i Forhold til den overordentlige Forøgelse af Personalet, som de af mig nævnte Tal udviser. Ministeren lod endvidere staa uberørt min Paavisning af den centraliserende Virkning, som Tilstedeværelsen af disse mange Instanser har, og min Paavisning af, hvorledes man, for udadtil at opretholde Opfattelsen af en simplificeret Ledelse, trods de mange Instanser kun kender Betegnelserne Distrikt og Generaldirektorat som offentlige og tjenstlige Adresser og derfor har maattet indrette særlige Fordelingskontorer til Registrering og Fordeling af den ud- og indgaaende Post, samt hvorledes alt dette sinker Sagernes Behandling, saaledes at Breve mellem Instanser indenfor samme Bygning kan være flere Dage under Vejs.

Endelig lod den højtærede Minister ganske uberørt min meget indgaaende Paavisning af, at det var Trafikdirektøren og ikke Generaldirektøren, der var Hovedfiguren, Tyngdepunktet i Administrationen, hvorledes alt det Personale, hele den Side af Baneledelsen, der vender ud imod Publikum og kommer i Berøring med Befolkningen, var Trafikafdelingen, hvorledes de andre Afdelinger kun var tekniske Hjælpeafdelinger for den, samt hvorledes alle Klager over Banedriften indenfor Administrationen rammer Trafikdirektøren og ikke Generaldirektøren, som staa udenfor Driftsledelsen. Alt dette berørte og imødegik den højtærede Minister ikke, ja, gav mig endog til Dels Ret i adskillige af disse Betragtninger. Og saa spurgte den højtærede Trafikminister endda om Beviser, idet han fremdrog de Konklusioner, jeg havde draget af disse Præmisser, nemlig at Ordningen havde været en Skuffelse, at den paa Grund af de mange Instanser arbejder tungt og usikkert som aldrig før. Som om Beviserne ikke netop findes i det, jeg har fremdraget og nu kort har gengivet, men som den højtærede Minister ganske lod ligge! Jeg maa hævde, at her er Beviserne førte, og de er gode nok. Udover dette kan man selvfølgelig fremføre enkelte Eksempler. Jeg havde først ikke anset dette for nødvendigt, men saaledes provoceret, om jeg saa maa sige, af den højtærede Minister skal jeg komme med nogle enkelte Eksempler, idet jeg af Hensyn til den fremrykkede Tid skal holde mig til et Par af mange, jeg ellers kunde nævne.

Jeg skal først nævne et Eksempel paa, hvad der kan ske, naar en højere Instans af

princielle Grunde griber ind i en Sag. Man havde paa en Station en kassabel Hesterampe, en af de smaa lette Ramper med to Hjul til at sætte for Sidedøren af en Kreaturvogn. Denne Rampe var kassabel og blev kasseret, og en ny blev leveret. Nu viste det sig, at den nye Rampe var for kort foroven, saaledes at man ved at anvende den kunde risikere, at Hesten stak sine Hove mellem Vognhullet og Rampen, og Stationen sendte derfor Bud til den stedlige Snedker, som tilbød for 2 Kr. at udbedre den, saaledes at den blev brugelig. Stationen havde imidlertid faaet den paagældende Rampe leveret fra Distriktet og fandt sig derfor foranlediget til at indberette, at den var forkert lavet, og udbad sig Bemyndigelse til at lade foretage Reparation af den. Saa greb den højere Instans ind, og saa viste det sig, at der var et principielt Spørgsmaal, der skulde afgøres. Den Snedker, der havde lavet Rampen, skulde nemlig ikke slippe saa let. Det maatte selvfølgelig være ham, der skulde reparere den, og han skulde reparere den gratis. At denne Snedker boede ved en Station, der laa 4 Mil borte fra den Station, hvor Rampen skulde anvendes, kom ikke i Betragtning: Rampen skulde sendes ned til den Snedker, som havde Maalene og maatte overbevises om, at han havde gjort en Fejl. Og da Stationen ikke kunde være uden Rampe, maatte der sendes en Rampe fra en anden Station til den Station, hvor Rampen skulde være stationeret. Nu kan en saadan Rampe ikke løbe af sig selv eller paa egne Hjul 4 Mil ad Jernbanen, og det var derfor nødvendigt at læsse den paa en Jernbanevogn, ligesom den, der skulde anvendes til Erstatning, ogsaa maatte læsses paa en Jernbanevogn. Naar man nu betænker, hvor stærk Vognmangelen har været, hvor overordentlig vanskeligt det er at levere Vogne til Transport, og den Indtægt, der derved gaar tabt for Statsbanerne, vil man forstaa, at en saadan Sag, hvor man af principielle Grunde træffer en anden Afgørelse end den ganske naturlige, at den paagældende Snedker for 2 Kr. lavede Rampen i Stand, koster Banerne adskilligt. Saa vidt jeg erindrer, maatte de to Ramper, efter at den første Rampe var gjort i Stand, igen ombyttes for at faa Orden i Sagen. Jeg tør ikke paastaa det aldeles bestemt, men jeg er nogenlunde sikker paa, at en saadan Ombytning for anden Gang maatte foretages, skønt det hele kunde være ordnet af Stationen efter den Bemyndigelse, den for saa vidt havde, hvis den ikke havde blandet den overordnede Instans ind i Sagen, og der altsaa ikke havde været prin-