

gende om, at der oprettes en Holdeplads paa Kalundborg-Banen paa det Sted, hvor Hovedlandevejen mellem Roskilde og Ringsted skærer Banen. Denne Holdeplads har allerede en Gang før været opført paa Finansloven, nemlig for 1909—10, men blev strøget af den daværende Sparekommission. Naar Beboerne nu gentager Andragendet, er det, fordi der i en nær Fremtid vil blive foretaget en Underføring af Hovedlandevejen tæt ved det Sted, hvor Holdepladsen skulde ligge, og denne Underføring vil afgive saa store Jordmasser, at man kan anvende dem til den nødvendige Udfyldning og Planering af Holdepladsen. Det vil være naturligt at kombinere de to Arbejder, Underføringsarbejdet og Planeringen til den Holdeplads, der dog en Gang før eller senere maa komme. Sidste Gang, Andragendet var inde, i 1917, blev det stærkt anbefalet af Roskilde Amts Vejudvalg, og saavel Statsbanerne som en tidligere Minister har ved at opføre en Bevilling dertil paa Finanslovforslaget erkendt de gode Grunde, man kunde anføre for Andragendet. Jeg beder den højtærede Minister for offentlige Arbejder overveje dette Andragende i Forbindelse med de foreslaaede Underføringsarbejder.

Jeg ønsker dernæst ligesom det ærede Medlem Hr. H. P. Hansen (Sorø Amt) at gøre nogle Bemærkninger om den Betænkning, der foreligger fra Udvalget af 9. September 1920 om Statsbanerne, den saakaldte Sparekommission. Jeg har med overordentlig Interesse læst denne Betænkning, og jeg har med Tilfredshed set, at den paa en Række Punkter underbygger den Kritik, som jeg i Fjor fra denne Plads havde Lejlighed til at rette imod Statsbanernes nuværende Organisation og deres Arbejdsmetoder. Mine Indvendinger i Fjor tog navnlig Sigte paa det overhaandtagende Skriveri og den alt for kontormæssige Forretningsgang, der gennem Aarene har udviklet sig indenfor Statsbanerne, til Skade for Sagerne baade praktiske og hurtige Afgørelse. Jeg paapegede, at der var alt for mange Forsinkelsesstationer indenfor Statsbanerne. Det glæder mig, at jeg heri har Medhold af det ærede Medlem Hr. H. P. Hansen (Sorø Amt), der ogsaa talte om disse Forhold. Myndigheden er samlet foroven, og der gives for ringe Myndighed til de Instanser, der har Sagerne paa nært Hold. Jeg hævdede, at en Ledelse af denne Art maatte blive dyr, blandt andet ogsaa fordi Samarbejdet mellem Statsbanernes forskellige Afdelinger i saa mange Tilfælde svigter. Jeg hævdede, da jeg talte om disse Forhold i 1917, at Ansvar for den offentlige Transport blev lagt paa nogen Enkeltmand

eller nogle enkelte Mænd; Systemet har udviklet sig gennem en Aarrække, der strækker sig meget længere tilbage end den nuværende Generaldirektørs Tid, for slet ikke at tale om den nuværende Ministers Tid, og jeg ved meget vel, at et saadant gammelt System er sejt, og at der kræves baade Tid og Kræfter for at ændre det. Det er imidlertid nødvendigt, at det ændres, og jeg tror, der er gjort et godt Skridt i den Retning gennem den kritiske Betænkning, der nu foreligger fra Spareudvalget.

Jeg ser, at Udvalget strengt har holdt sig indenfor Rammerne af den nuværende Organisationslov og ikke har beskæftiget sig med Forslag, der vilde medføre en Ændring af denne. Udvalget har saaledes ganske afholdt sig fra at komme ind paa en Undersøgelse af det nuværende Distriktssystem, denne mægtige Kontororganisation med 18 Kontorer og 400 Embedsmænd, væsentlig Kontorembudsmand. Jeg har vedvarende mine Tvivl om det hensigtsmæssige i at opretholde denne Organisation, men den er en direkte Følge af Organisationsloven af 1915, og jeg underkender ikke de Betæneligheder, det kan vække, allerede nu, efter seks Aars Forløb, at skride til en Ændring af denne Organisationslov. Spareudvalget har rettet sine Bestræbelser paa at simplificere Forretningsgangen indenfor den nuværende Organisation, men man maa indrømme det, at det slaar ned med haard Haand paa Kontoruvæsenet. Der gives i Betænkningen en munter og malende Skildring af, hvorledes Kontoret indenfor dansk Statsbaneadministration formerer sig ved Knopskydning. Det var, siges der, Meningens med Styrelsesloven af 1915, at Statsbanerne skulde styres i to Instanser, en Generaldirektion med det øverste Ansvar og den økonomiske Ledelse og tre eller fire Distriktschefer, der skulde have den stedlige Ledelse af den egentlige Jernbanedrift. Man skabte i 1915 den 2-ledede Styrelse, fordi man mente, at det vilde give en mere forretningsmæssig Ledelse og mindre Skriveri end en Administration med 3 eller flere Led, og det er rigtigt under den Forudsætning, at man giver Underinstanserne, Distrikterne, tilstrækkelig Myndighed til at træffe Bestemmelser i Sager, som ikke er af principiel Betydning. Det gjorde man imidlertid ikke, og det var galt nok, men værre var det, at man skabte under Distriktet en ny Kontorinstans, Sektionen, der heller ikke fik tilstrækkelig Myndighed, men blev, som Udvalget siger, en Instans mellem Di-