

Uden Forhandling eller Afstemning vedtoges dette Forslag.

Man gik derpaa til:

Første Behandling af Forslag til Lov om Nedsættelse af en Kommission angaaende Statsbanernes Organisation og Administration.

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 2763; Forelæggelsen findes i Tidenden Sp. 34).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (Fris-Skotte): Fra konservativ Side i Folketinget og fra Venstres Side i Landstinget er der saa at sige samtidig stillet Forslag om en Undersøgelse af Statsbanernes Forhold, henholdsvis gennem et Udvalg paa 7 Medlemmer og gennem en Kommission paa 17 Medlemmer. Begge Forslagene er motiveret ved Statsbanernes store Underskud, og det paalægges Udvalget, henholdsvis Kommissionen, at fremkomme med Forslag til Fremme af Driftens Rentabilitet — det er de Konservatives Forslag — og til Simplifikation og Billiggørelse af saavel Statsbanernes Organisation som af deres Drifts- og Vedligeholdelsesforhold, eventuelt Forslag om Oprettelse af et særligt Driftsselskab for Statsbanerne — det er Venstres Forslag. Jeg kan om den her foreliggende Situation: at der foreligger to Forslag om samme Emne til samtidig Behandling i begge Rigsdagens Ting, henholde mig til, hvad jeg sagde om den tilsvarende Situation i Torsdags ved Behandlingen af Venstres Forslag om Ændringer i Motorafgiftsloven, idet jeg dog i dette Tilfælde, paa Grund af Forslagenes indre Lighed, ikke vil kunne undgaa paa et enkelt Punkt ogsaa at berøre det af de Konservative i Folketinget indbragte Lovforslag.

Jeg maa til begge Forslagene straks gøre den Bemærkning, at hvis Kommissioner og Udvalg kunde gøre det, maatte Statsbanerne vel nu have de mest ideelle Organisations- og Driftsformer, thi Kommissioner og Udvalg har det jo ikke skortet paa for Statsbanernes Vedkommende, og alle har de haft samme Formaal: Simplifikation og Billiggørelse af Organisation og Drift. Statsbanekommissionen af 1898, fortrinsvis sammensat af Statsbanernes egne Folk, gennemførte fra 1903 med dette Formaal en Organisation, der vel nærmest maa

betegnes som centraliseret. Statsbanekommissionen af 1911, hvorfra al Statsbanesagkundskab var udelukket, havde derimod Decentralisationen paa sin Fane og gennemførte fra 1915 den Ordning, som i moderniseret og forenklet Form er den i Øjeblikket gældende. Statsbaneudvalget af 1920 undersøgte i Aarene 1920 og 1921 Statsbanernes Organisation, og, som det hed, „andre inden for Statsbanerne raadende Forhold, der er af særlig Betydning for Banernes Drift og Økonomi“. Sparekommissionen af 1921 undersøgte en Række Spørgsmaal vedrørende Personalet, Tjenestetidsregler, særlige Ydelser, Ferie og Sygdom, Avanceprincipper med videre. Endelig undersøgte Statsbanekommissionen af 1923 „Muligheden for at forenkle Statens Administration“, derunder bl. a. for Statsbanernes Vedkommende Forholdet til Lovgivningsmagten. Denne sidste Kommission maa vel siges at have været den mest betydningsfulde og fornuftigste af dem alle, fordi den i Virkeligheden sagde, at Statsbanerne fremtidig selv maatte søge at tilpasse deres Organisationsforhold efter de økonomiske og driftsmæssige Forhold, der maatte udvikle sig, og den lagde i Virkeligheden det fremtidige Ansvar herfor over paa Statsbanerne selv.

Administrationskommissionen fastslog som bekendt, at

„Forrentningskravet bør stilles til Statens Erhvervsvirksomheder, dels fordi det er rimeligt og rigtigt, at en saadan Virksomhed bæres gennem sine egne Indtægter, dels fordi en Fastholden af Kravet om Forrentning som driftsøkonomisk Synspunkt for Styrelsen er nødvendig som Drivkraft for denne i Henseende til Opnaelse af en fuldt gennemført økonomisk, altsaa forretningsmæssig Drift“;

og der var indenfor Kommissionen Enighed om, at et saadant Krav til en Virksomheds Ledelse nødvendiggjorde, at der gaves Lederen den til Opfyldelse af Kravet nødvendige Dispositionsfrihed.

Kommissionen foreslog og Rigsdagen vedtog derefter, at Statsbanernes Bevillinger paa Finansloven fremtidig samledes i Hovedposter, og at Anmærkningerne til disse fremtidig ikke skulde opfattes som bindende, men kun som værende af orienterende Natur. Endvidere, at de af Rigsdagen fastsatte Takster kun er at opfatte som Maksimaltakster, som det er tilladt Ministeren og Generaldirektøren under Hensyn til Driftens Økonomi at foretage Nedsættelser i, samt endelig, at Statsbanernes Organisationslov ændredes