

givet, at Distrikterne selv sidder inde med større Forstaaelse, end Overingeniøren og Generaldirektoratet overhovedet kan være i Besiddelse af, med Hensyn til hvordan disse Anlæg mest praktisk skal være. Men det er ogsaa urimeligt, fordi Forholdet, saa vidt mig bekendt, er dette, at hvis disse Anlæg senere viser sig uforsvarlige eller utilstrækkelige, bliver Ansvarret ikke lagt dèr, hvor Ansvarret rettelig burde lægges, nemlig paa dem, der har staaet for Anlægget, men saa faar Distrikterne Ansvarret. Jeg skulde dog mene, at der ikke var noget som helst til Hinder for at overlade Arbejder af denne Art til de lokale Baneingeniører. Disse kunde jo saa i hvert enkelt Tilfælde faa den fornødne underordnede Assistance. Jeg vil derfor mene, at Overingeniørens Embede meget vel kan spares, det vil jo betyde ikke saa ganske lidt med Hensyn til Forringelse af Udgifterne.

For Overarkitektens Vedkommende vil jeg finde det i allerhøjeste Grad rigtigt hurtigst muligt, ved først indtrædende Vakance, at faa denne store og højt lønnede Embedsstilling bragt ud af Verden. Overarkitekten er rent ud sagt kun til Besvær. Fra Tidernes Begyndelse var Forholdet et andet og rigtigere. Da havde Statsbanerne antaget en Arkitekt som Konsulent, og det var fuldkommen naturligt; det kunde kun have sin Interesse for Banerne at have en saadan Mand, som de kunde henvende sig til, en Mand, som ikke selv var pengeinteresseret i det paagældende Anlæg. Men ud fra denne beskedne Begyndelse voksede efterhaanden Overarkitektvæsenet frem til et stort Apparat med en Stab af Arkitekter og Tegner og andre, hvad ved jeg. At der skal mange til, forstaaer man ogsaa, naar man hører, at der bogstavelig talt ikke kan bygges en Retirade og ikke kan vælges en Farve til en Ventosal, uden at der inde fra Overarkitektkontoret skal sendes en Arkitekt ud for at træffe Bestemmelse om disse Spørgsmaal. Hver eneste Tegning af smaat som af stort skal godkendes af Hr. Overarkitekten, inden der overhovedet maa foretages videre. Se, det er noget, der tager Tid, noget, der koster Penge, og det, saa det forslaaer noget. Men jeg vil sige, at Pengene er maaske endda til syvende og sidst ikke det værste, værre endnu er sikkert den Forsinkelse af Arbejdet, som det medfører. Det siger jo sig selv, at en saadan Arkitekt inde fra Hovedkontoret umuligt kan være til Stede til alle Tider under det paagældende Arbejdes Udførelse. Han kommer lejlighedsvis, han kommer ofte ganske uanmeldt, men een Ting er i hvert Fald sikker: at han er der næsten al-

drig, naar han skulde være der, næsten aldrig, naar Haandværkerne har Brug for ham. Hvad nu mindre Bygningsarbejder angaar, saasom Signalhuse, Retirader og den Slags Ting, skulde man dog virkelig kunne gaa ud fra, at naar Statsbanerne har bygningskyndige Overbanemestre, skulde disse nok være i Stand til at levere Tegninger til Arbejder af den Art. Og hvad de større Arbejder angaar, nye Stationsbygninger og den Slags Ting, tror jeg, det vilde være nok saa rigtigt, i hvert Fald naar man skal tale om, hvad der er det billigste, om man gik den Vej, som alle andre Mennesker gaar, naar de skal opføre noget nyt: at udbyde ikke blot Arbejdet, men sandelig ogsaa Tegningerne i Licitation. Jeg ser ikke, at der er noget som helst i Vejen for, at man kunde overlade til Landets Arkitekter i Almindelighed ogsaa at sætte sig ind i det Spørgsmaal, hvorledes en Jernbanestation rettelig bør indrettes. Vi kunde meget vel faa Tegninger, som var fuldt forsvarlige og brugelige til deres Formaal fra disse Mennesker, og baade Tegningerne og selve Arbejdets Udførelse kunde udbydes i Licitation og derefter udføres under Tilsyn af Statsbanernes Konsulent. Jeg har i den højtærede Ministers Tale fundet Ord, som kan tyde paa, at han ser paa det med samme Øjne som jeg, og det skulde i meget høj Grad glæde mig. Jeg vil i Modsætning til den ærede Ordfører for Venstre sige: Gaa ikke alt for varsomt frem her, men lad Overarkitekten springe, den første Dag der er Lejlighed dertil.

Den nuværende Styrelseslovs § 4 hjemler Oprettelsen af detacherede Hjælpekontorer, noget, man vistnok kalder Sektioner. I det foreliggende Lovforslags § 3 ses der intet som helst om, at saadanne Sektioner overhovedet eksisterer. Dette kunde tyde paa, at Ministeren havde til Hensigt at fjerne disse Sektioner med et Pennestrøg. Naar jeg nævner dette, er det, fordi man overalt i Verden, hvor der er Tale om Jernbanedrift, har Institutioner, der svarer til disse Sektioner, og de maa derfor anses for at kunne være til Nytte. Jeg vil derfor meget fraraade, at de bliver fjernet.

I § 5 bestemmes det, at Søfartsvæsenet forestaas under Ledelse af Chefen for Trafikafdelingen. Dette maa hilses med den allerstørste Tilfredshed. Det er jo noget fuldkommen abnormt, kan jeg næsten sige, at Søfartsvæsenet i dette Ørige, hvor vi har saa meget Søfartsvæsen indenfor Banerne, ledes paa en fuldkommen selvstændig Maade. Overfarten over Bælterne er jo et Led i Trafikken, og naturligvis