

disse Baner med Driftsmateriel have kostet Staten 75 Millioner Kroner. — Netto Overtskuddet er for det næste Finantsaar beregnet til 1,988,000 Kr. Naar vi sammenligne, hvad Resultatet var, da Statsdriften begyndte, nemlig i Finantsaaret 1867—68, med Resultatet af det sidste Finantsaar 1874—75, ses det, at Banelængden i det førstnævnte Finantsaar var 40 Mil, medens den i det sidstnævnte var 85,6, at Antallet af Rejsende er steget fra 660,000 til 2,200,000, at Antallet af de Rejsende, fordelt pr. Banemil, er steget i disse 8 Aar fra 16,500 til 25,500; at Gods- og Kreaturtransporten — Kreaturerne beregnede som Centner — er steget pr. Mil til det Dobbelte, nemlig fra 43,000 til 86,000 Centner, og at Driftsovertskuddet er steget fra 6,216 Kr. til 16,100 Kr. pr. Banemil, hvortil endnu kan lægges omtrent 2,000 Kr., som ere medgaaede til Driften af Dampskibsforbindelsen mellem Østeborg og Frederikshaab, hvilken Forbindelse, i alt Tælt indtil Limfjordsbroen er færdig, ganske vist vil tynde paa Driftsresultatet. Dette er altsaa, viist i Aal, det Resultat, som Statens Drift har naaet. Men ogsaa med Hensyn til den hele Bestyrelse af Banerne tror jeg, det er almindelig erkjendt rundt om i Landet, at den i Birkeligheden maa siges at have været meget god. Der har ikke, mig bekendt, været Grund til at klage hverken over, at private eller offentlige Interesser ere bleve tilfidesatte, eller over, at der har manglet den Orden og Sikkerhed i Benyttelsen af Banerne, som naturlig er den første Betingelse, man maa stille til Driftsbestyrelsen. De Uheld, som have fundet Sted ved Benyttelsen af Banerne, har været saa faa og af saa knap et Omfang, at det maa siges, at man i saa Henseende har været overmaade heldig. Jeg ser derfor ikke, at der er nogen egentlig i Forholdenes Natur grundet Trang til at gjøre nogen Forandring, og jeg skulde tro, at det Tidspunkt, da en endelig Organisation skulde foretages, ikke endnu ret er kommet. Den Gang, Loven af 1867 forelagdes, blev Organisationen udsat, indtil Banenettet efter Loven af 1861 var udført. Da derefter Lovforslaget forelagdes i 1871, blev ligeledes Organisationen af Bestyrelsen udsat, fordi der da var Anlæg, man vilde have ind under Driften, forinden den endelige Organisation blev slaaet fast, og noget Sigtende er jo ogsaa i dette Dieblit Tilfældet. Vi ere jo endnu i Begreb med at føre flere Baner frem, som skulle underlægges Statsdriften, og der er private Baner under Anlæg, som skulle udmunde i Statsbanerne, hvilket ligeledes vil have Indflydelse ikke blot paa Driftspersonalets Styrelse, men ogsaa paa Driftsforretningens Omfang. Jeg skulde derfor tro, at de samme Grunde, som vare tilstede, da de to tidligere nævnte Love bleve givne, til at udsætte Ordningen af denne Sag til et noget senere Tidspunkt, ligeledes ere tilstede for Dieblirket, og navnlig forekommer det mig, at der er Grund til at udsætte den, indtil

Limfjordsbroen er færdig, og indtil Herning-Silkeborg Banen, som det jo er vedtaget, at Staten skal drive, ligeledes er færdig. Jeg skal derfor henstille, om det ikke maatte være rettest ogsaa denne Gang at give en Frist af f. Ex. 3 Aar endnu, inden hvilken denne Sag skal behandles.

For saa vidt dette imidlertid ikke maatte finde Ministerens eller det høie Things Bifald, skal jeg subsidiært tillade mig nogle Bemærkninger med Hensyn til den Ordning, som her er bragt i Forslag. Jeg skal fremsætte disse Bemærkninger blot som en Henstilling til nærmere Overveelse, idet jeg forud bemærker, at jeg ikke vil fremsætte dem som nogen Motivering af et senere Forslag; jeg har kun ønsket, at disse Bemærkninger maa komme under Overveelse af det Udvalg, som jeg antager, at Thinget beslutter at nedsætte i denne Sag, saavel som af den høitagtede Minister. — Jeg skal da med Hensyn til selve Organisationen af Styrelsen bemærke, at den for saa vidt er fastholdt i dens nuværende Stikelse, som Bestyrelsen bestaar af en Direktør og 4 Embedsmænd under ham, nemlig en Overregnskabsfører, en Overbaneingenieur, en Overdriftsinspektør og en Overmaskinmester, som have hver sin Hovedafdeling under Bestyrelsen. Jeg ser ikke i disse Paragrafer Noget om den Generaldirektør, som jo siden Loven af 1871 er bleven et Led i den overordnede Styrelse af vore Statsbaner; men jeg har troet at bemærke, at denne Post ikke egentlig med Hensyn til Styrelsen af Jernbanevæsenet er noget Andet eller noget Mere end den tidligere Departementschefspost under Ministeriet; thi saa vidt mig bekendt underskrives alle Expeditioner, som gaa til Direktøren for Statsbanerne, af Generaldirektøren som Departementschef paa Ministerens Begne. Da denne Post i sin Tid blev oprettet, havde jeg den Formening, at den skulde betyde et egentligt Generaldirektorat paa samme Maade, som Generaldirektoratet for Lovvæsenet eller nu for Stattevæsenet, og at hint Generaldirektorat da skulde have Jernbanevæsenet, Postvæsenet og Telegrafvæsenet under sig og tildebringe, om jeg saa maa sige, en organisk Enhed i Styrelsen af disse tre store og vigtige Anliggender. Dette er imidlertid ikke blevet Tilfældet. Jeg skal ikke i Dieblirket omtale, hvorvidt det er nyttigt eller ikke nyttigt, at en saadan Enhed finder Sted. Saaledes som det har udviklet sig, er jeg næsten mere tilbøjelig til at tro, at det var nyttigt, at ligesom der nu er en Direktør for Jernbanerne og en Direktør for Telegrafvæsenet, der saaledes ogsaa blev en Direktør for Postvæsenet, der under Ministerens Ansvar fuldstændigt styrede hver sin Branche, saa at der var En, til hvem man med Hensyn til alle Detailler kunde vende Blikket baade med Hensyn til udmærkede Forbedringer og med Hensyn til Synder, som blive begaaede, en Mand, som altsaa skulde staa som den nærmest Ansvarlige for Styrelsen af det hele ham under-