

at jeg i Dag har hørt af den høitærede Indenrigsminister, at en Del af det underordnede Personales Lønning bestemmes af Direktøren for Jernbanerne. Naar man ser hen til, at af den hele Lønningssum, som medgaaer til Jernbanedriften, vintros den største Del udgjøres af de Lønninger, der medgaa til dem, der ere lavt lønede, og til dem, som ansættes af Jernbanedirektøren, kunde det da ikke være tænkeligt, at Jernbanedirektøren, naar han har Ret til at bestemme Lønningerne for alle de mange, som lønnes med de mindste Lønninger, kunde spare alt for meget paa disse Lønninger netop for at faae større Besparelser i Udgifterne og større Udbytte for hver Banemil, som hovedsagelig fremkommer derved, at de Smaa blive lønede saa lavt. Det er et Spørgsmaal, som jeg tror, det var værd at tage under Overveielse. Der er en anden Omstændighed ved denne Lønningsmaade for Direktøren, som jeg ogsaa har tænkt paa, og det er, at, naar han er den, der har den største Indflydelse paa Driftsplanen, kunde det ogsaa tænkes muligt, at der kunde indstilles Log paa de Strækninger af det hele Jernbanenet, som gav den mindste Indtægt, og at der derved kunde bevirkes en Forøgelse i Nettoudbyttet pr. Banemil og paa den Maade ogsaa en Forøgelse af Direktørens Lønning. Det staar for mig som en Mulighed, der kunde tænkes, naar Driftsplanen skal fastsættes af Administrationen, og Jernbanedirektøren skal have den største Indflydelse derpaa, saaledes som jeg har hørt af en forbenværende Minister, der udtalte, at han ikke kunde sige noget Bestemt om en vis Del af Driftsplanen, før han fik talt og forhandlet med Jernbanedirektøren. Jeg kan derfor slet ikke se, at det vil være hensigtsmæssigt at anvende denne Lønningsmaade for Direktøren. Derimod kunde det mulig være rigtigt, naar man vil følge Lantienessystemet, at man da gav ham noget Bist pr. Banemil, der er under Drift; men ved at følge begge Lønningsmaader og give ham baade en vis Del af Nettoudbyttet pr. Banemil og en vis Del pr. Mil af den Banestækning, der er under Drift, forekommer det mig, at man vilde gaa for vidt. Jeg skal henstille disse Bemærkninger til nærmere Overveielse af det Udval, som jeg venter vil blive nedsat. Jeg vil endnu sige, at jeg nok kan forstaa, der kan være nogen Banstæklighed ved at fastsætte Tagerne ved Lov paa Grund af den Forbindelse, hvori Jernbanerne staa dels med fremmede Baner og dels med Dampstibe og med andre Jernbaner her i Landet. Men det forekommer mig paa den anden Side, at lige saavel som man har fastsat Tagerne for Postvæsenet, især for Godssets Vedkommende og ligeledes for Breve og Pengesforsendelser osv., kunde man ogsaa, som allerede udtalt af den høitærede Indenrigsminister, fastsætte en Maximum- og en Minimumstart pr. Mil, hvorudover der ikke maatte gaas. Naar man saa overlod til Admi-

nistrationen i det enkelte Tilfælde, hvor der underhandlede med andre Jernbanebestyrelser og Dampstibelselskaber, at sætte en bestemt Tægt, som ikke oversteg Maximum og ikke gik under Minimum, da tror jeg, at det maatte være tilstrækkeligt for Administrationen at have Myndighed til at vælge indenfor disse Grændser. Skal Valget være aldeles frit overladt til Administrationen, kan det let forårsage Vilkaarligheder i Tægtansættelsen. Jeg vil med Hensyn hertil specielt omtale, at det forekommer mig, at Tægten for 2den Klasse er altsor høi, og jeg tror, at det bevirker, at man saa tidt og ofte ser Logene kjøre med tomme Bogne af 2den Klasse, medens Bognene af 3die Klasse ere overfyldte. Det er et stort Spørgsmaal, om der ikke, naar Tagerne for 2den Classes Passagerer nedfattes, vilde komme en større Indtægt ind for Jernbanedriften, end der nu kommer. En Uliged findes ogsaa mange Steder ved den nugældende Tægt, for saavidt der ikke kan faas Billet fra hver enkelt Station paa Landet til en længere fraliggende Kjøbstad, eller en længere fraliggende Landstation, men Vedkommende maa løse Billet to eller tre Gange. Jeg kan ikke indse, hvad der kunde være i Veien for, at der ved enhver virkelig Jernbanestation kunde løses Billet til et hvilket som helst Sted under samme Jernbanedrift. Naar jeg vil rejse fra mit Hjem og tager Billet fra det nærmeste Sted, hvor jeg kan faae Billet, skal jeg løse Billet tre Gange for at komme til Kjøbenhavn. Men det har været mig endnu mere paafaldende, at man ikke en Gang kan løse Billet fra Ringkjøbing til Lunderskov, uden at man løser Billet enten i Esbjerg eller i Bramminge. Det, tror jeg, er et usødvendigt Omkost, hvorved de Rejsende forulempes paa en mindre hensigtsmæssig Maade. I al Fald fastholder jeg, at en Maximum- og en Minimumstart maatte kunne fastslaaes i Loven lige saa vel for Jernbanedriften som for Post- og Telegrafvæsenet. Jeg synes ogsaa, at der kunde tages noget mere Hensyn til, hvad der gjælder for Postvæsenet med Hensyn til Ordensvæsenet. Navnlig savner jeg i Loven Bestemmelser om en Erstatningspligt for Jernbaner i Lighed med, hvad der er Tilfældet ved Postvæsenet. Det kan jo godt tænkes, at der kan ske nogen Skade, forårsaget af Personalet, som forestaar Jernbanernes Drift, hvilken egentlig efter alle almindelige Regler burde erstattes. Navnlig er det ikke saa sjældent Tilfældet, at Kreaturer blive overkjørte. Jeg har nu lagt Mærke til, at der undertiden paa en større Strækning kan være saadanne Brud paa et Segn, at det har været næsten almindelig brudt. Det kan da ske, at Kreaturerne komme ind paa Banen og blive overkjørte, fordi der intet Segn er. Naar da Vedkommende ikke har forsumt noget Sikkringsmiddel enten ved Ledenes Lukning eller ved andre Foranstaltninger, er det et stort Spørgsmaal, om det er billigt, at den vedkommende Tier