

ligt ialtfald uden en meget nøie Overveielse at komme paa det Reene med, hvorledes Organisationen i det Væsentlige vil vise sig at være, naar det hele Maskineri bliver sat i Gang, og at se, om alle de Hjul, som sættes i Bevægelse, passe saaledes sammen, at der ikke gives Slingringer eller Stød, som kunne standse Værket. Jeg vil derfor bemærke, at de Udtalelser, jeg vil tillade mig at fremkomme med angaaende de Bestemmelser, som indeholdes i den første Del af Lovforslaget, fremfører jeg med alt muligt Forbehold, thi det kan vel være, naar de Oplysninger, som kunne ventes modtagne, ere givne, at mine Anskuelser da ville blive forskjellige fra, hvad de i dette Dieblik ere. Jeg anser det for et Hovedfortrin, at den hele Styrelse er centraliseret, og jeg deler fuldstændig de Betragtninger, som i Motiverne ere anførte om de Fordele, som dette nødvendigvis maa bringe for Styrelsen. Det er jo bekjendt, at Driftsudgifterne ved Banerne dele sig i to forskjellige Kategorier, hvoraf den ene er uafhængig af Transportmængden, og dertil henregner jeg den almindelige Administration og det Personale, der skal besørge Banerne og Banernes Vedligeholdelse og Drift, og en anden Kategori, som er i høj Grad afhængig af Transportmængden, og som derfor voger i Forhold til denne. Man anslaaer i andre Lande den konstante Udgift til at udgjøre mellem 23,000 og 30,000 Kr. pr. Mil og den anden Del af Udgifterne til at udgjøre mellem 40 og 60 pCt. af Bruttoindtægten, og naar jeg anvender dette paa de nuværende Baner, vil det ses, hvorledes den konstante Udgift paa vore Statsbaner er betydelig ringere end paa Størstedelen af de udenlandske Baner, idet den konstante Udgift for Statsbanernes Vedkomnende kun udgjør omtrent 17 à 18,000 Kr. pr. Mil. Men at den konstante Udgift vil yderligere formindskes ved, at den almindelige Administration bliver centraliseret, derom nærer jeg aldeles ingen Tvivl, og jeg finder derfor de Betragtninger, der ere anførte derom i Motiverne til dette Lovforslag, faare vel begrundede. Ordningen er jo saaledes, at i Spidsen for den hele Bestyrelse staar direkte under Ministeren en Generaldirektør med 4 Departementschefer eller, om man vil kalde dem saa, Kommitterede under sig, hvis Forretninger ere delte paa samme Maade, som de nu ere delte ved Statsbanerne. Dette forekommer mig at være en særdeles hensigtsmæssig Ordning at begynde med. Med Hensyn til den næste Afdeling i Bestyrelsen, nemlig Linieafdelin-

gerne, er det foreslaaet, at der ved Linieforvaltningen skal ansættes en Driftsinspektør, en Baneingenieur og en Maskingenieur. Disse kaldes Chefer for Linieafdelingen. Med Hensyn til dette Punkt har jeg Tvivl om, hvorvidt det ikke vil være nødvendigt at ansætte en Chef for disse 3 Departementer, som altsaa samler de 3 Departementer under sig, at der altsaa enten gaas den Vej, at man ansætter en særlig Linieforvaltningschef, eller at man lader en af de 3 Afdelingschefer være Formand eller Chef for Linieafdelingens Styrelse. Jeg tror, at det ellers let vil føre til en Splittelse af den Enhed, som nødvendig ved Linieforvaltningen mere end noget andet Sted maa være tilstede, fordi der der ofte maa tages Beslutninger, som ikke paa nogen Maade kunne opfattes, og som berøre alle disse tre Linieafdelinger, baade Baneingenieurvæsenet, Maskinvæsenet og Driftsvæsenet. Derfor vil jeg foreløbig — jeg har udtrykkelig sagt, at jeg taler med meget Forbehold herom — anse det for ønskeligt, at der paa en af de Maader, jeg har angivet, bliver en Enhed tilstede i Linieforvaltningen. Jeg finder det derimod særdeles hensigtsmæssigt, at Linieforvaltningen er delt paa den Maade, som af den høitærede Minister foreslaaet, nemlig at Linieforvaltningen for Sjælland tillige omfatter Fyen, og at Fylland bliver et særskilt Distrikt. Det er jo nemlig klart, at uagtet Indtægterne paa de ca. 51 Mil endog er noget større end Indtægterne paa de ca. 150 Mil, er der dog netop ved den store Udstrækning af Nettet i Fylland Trang til at lade Fyen gaa over til den samme Linieforvaltning, som er foreslaaet for Sjællands Vedkomnende. Derved vil den ene Linieforvaltning faae omtrent 66 Mil, og den anden Linieforvaltning vil faae omtrent 135 Mil, men da Trafikmængden i den ene Gruppe er faa meget større end i den anden, tror jeg nok, at det alligevel er en meget passende Inddeling for de to Linieforvaltninger. Der kommer dertil en anden Grund, hvorfor jeg anser denne Fordeling for meget heldig, nemlig at der maa være den samme Linieforvaltning mellem Afgangstedet og Ankomststedet for Dampfærgerne over Storebelt. Jeg lægger en ganske særdeles stor Vægt herpaa, fordi der er en nøie Forbindelse mellem de Dispositioner, der navnlig under vanskelige Forhold maa tages med Hensyn til Overfartsforholdene, og det er rigtigt, at dette er overgivet en og samme Linieforvaltning. Jeg tror imidlertid, at der for denne Linieforvaltning mangler et Revisions- og Bog-