

ordning, overmaade betænkeligt. Denne Betænkelse har været saa stor, at den har givet sig Udslag i et Par forskellige Forsøg, inden man er kommen til det, som man nu er bleven staaende ved. Trede Medlemmer ville se, at man i Fjor var inde paa den Tanke at udstille blot Udgiftssummen og lade Indtægtsrevisionen blive liggende under Statsbanedriften. Det er muligt, at den Udvej har været praktisk. Jeg tror imidlertid, at det, man er bleven staaende ved til Slut, absolut er det bedste, ikke alene fordi det i alt væsentligt ophæver de Indvendinger, man ifølge min Mening fra et forretningsmæssigt, et administrativt Standpunkt kan gøre imod den nuværende Ordning, der ved at man henlægger Revisionen under en under Indenrigsministeren staaende altsaa af Centraladministrationen uafhængig Chef, men det har tillige den store Fordel, at det egentlige Revisionsarbejde kan foregaa uforandret i de samme Kontorer som hidtil. Jeg kan ikke se, hvorledes det i mindste Maade skulde gøre nogen som helst Forandring i den nuværende Forretningsgang i Revisionen, jeg kan ikke se, hvorledes det skulde have nogen som helst Indflydelse, at den Mand, der er Chef for Revisionen, i Stedet for at han nu, om ikke er ansat af, saa dog fortærer under Generaldirektøren, for Fremtiden kommer til at fortære umiddelbart under Indenrigsministeren. Jeg kan ikke se, at det er nødvendigt, at Forretningsgangen i Revisionskontorerne i allermindste Maade officeres af dette. Jeg kan ikke begribe og vil ikke tro paa, at det ikke skulde være muligt for den paagældende højtærede Minister at paalægge den Mand, der overtager Revisionen, ansat af ham, at lade dette Arbejde udføre ganske paa samme Maade uden nogen som helst Forandring som hidtil. Hvad skulde det kunne indvirke paa Forretningsgangen, om den paagældende Chef er ansat af Ministeren, direkte fortærer under ham og er ansvarlig for ham, eller om han er ansat under Generaldirektøren, fortærer under ham og er ansvarlig for ham. Jeg kan ikke begribe, at det skulde have den allerjærneste Indflydelse paa Forretningsgangen, jeg kan ikke forstaa det. (Indenrigsministeren: Det er det ærede Medlems Fejl). Ja, det er meget muligt, at det er en Fejl, men saa er det i ethvert Fald en af de Fejl, jeg ikke kan gøre for.

Paa et andet væsentligt Punkt ere vi jo ligeledes uenige — ja, det er jo ikke noget nyt, at vi ere uenige med Mindretallet om Organisationen, for det ere vi jo desværre helt igennem — men der er kommet et Punkt til i Mar, hvorom der ikke har været Uenighed tidligere. Det er nemlig den

saakaldte Søfartsforvaltning, en Institution, som man endnu forrige Gang, da der var forelagt Lovforslag i 1883—84, ikke kendte. Endnu i 1885, da den nuværende højtærede Minister udfærdigede sin Bekendtgørelse om Ordningen af Statsbanedriften under en Forvaltning, under en Centralbestyrelse kendte man heller ikke en Søfartsforvaltning som selvstændig Forvaltning, uagtet man den Gang havde omtrent de samme Søfartsforbindelser, i alt Fald det samme Antal, vi nu have, med Undtagelse af, at vi have faaet den lille Overfart mellem Helsingør og Helsingborg, medens vi paa den anden Side ere blevne fri for Frederikshavn—Gøteborg Ruten, som vi den Gang havde, men ellers havde vi den Gang alle de andre Overfartssteder, som nu fortære under Statsbanedriften. Jeg ser heller ikke, hvorledes man egentlig skulde kunne betragte det som en praktisk Ordning i vort Land, med vor særegne Art af Jærnbanedrift, saaledes som den er afbrudt atter og atter ved smaa Strimler Vand, jeg kan ikke forstaa, at det kan være hensigtsmæssigt, at der er en Chef, der administrerer Driften paa Landet og en anden Chef, der administrerer Driften paa vore Sunde og Vælder, som det ofte ikke tager mere end et kvarter at passere. Det foreskriver mig at være naturligt, at Togdriften og alt, hvad dertil hører, hvad enten det gaar paa Skinner eller staar paa Skinner og gaar paa Vand, henlægges under Trafikdirektøren og Driften i det hele. Jeg kan ikke se, at det kan være andet end den absolut hensigtsmæssigste Ordning. Man kan maaske dertil sige, saaledes som der blev sagt i Udvalget, at man maa have et saakaldt Tilshyn med det kostbare Sømateriel. Ja, naturligvis, det skal man selvfølgelig have, men skulde man ikke ligesom for 1887 ogsaa i Fremtiden være tilstræffelig garanteret, naar man har det bedst mulige Tilshyn i en anden Form? Hvorfor behøver dette Tilshyn absolut at danne en selvstændig Forvaltning, der staar med en selvstændig Myndighed ved Siden af Driften og Baneforvaltningen. Hvad Fordel er der egentlig ved det, jeg forstaa det i ethvert Fald ikke. Jeg kan ikke se andet, end at det saakaldte Tilshyn kan man stæffe sig gennem Skibs- og Maskininspektøren — man kan for den Sags Skyld lønne ham ligesaa højt som Direktøren, hvis man vil, og hvis det skulde være nødvendigt — men jeg kan ikke forstaa, at den Myndighedsræsport, der er etableret særlig for Søforvaltningen, er som selvstændig Forvaltning en hensigtsmæssig Foranstaltning. Det er dog, det maa jeg tilføje, en og alene Hensigtsmæssighedshensyn, der