

have dikteret Flertallet dets Forslag til Forandring her. Som jeg sagde før, koster Søfartsadministrationen omtrent 3,000 Kr., og der kunde jo nok være værd at spare i alt Fald de 5,000 Kr., som Søfartschefen erholder i Gage, men det er slet ikke det, som har været det ledende Moment. Det ledende Moment har været Hensigtsmæssighedshensyn, fordi Flertallet ikke er i Stand til at begribe, at det er hensigtsmæssigt at have en selvstændig Myndighed staaende ved Siden af Trafikdirektøren, som under visse Omstændigheder kan begrænse Trafikdirektørens Myndigheds Omraade, for saa vidt den under den nuværende Ordning kun strækker sig til Landet, medens den anden sideordnede Myndighed er Herre paa Søen. Man har sagt, at man skulde have et sagkyndigt Tilshyn til det kostbare Materiel. Ja vel, men skulde det ikke være muligt, at det kunde staves paa anden Maade, end at der just skulde være en selvstændig Forvaltning. Jeg vil da minde om, at naar der i Udvalget er peget hen til „Det forenede Dampskibsselskab“, saa ser en saadan Sammenligning ud som følger: Statsbanernes Søfartsmateriel omfatter 22 Dampskibe og Færger i Henhold til den sidstaflagte Driftsberetning, „Det forenede Dampskibsselskab“s Materiel omfattede ved Udgangen af 1890 101 Skibe. „Det forenede Dampskibsselskab“s Materiel havde en samlet Drægtighed af 44,563 Register Tons, medens Statsbanernes samtlige Materiel har en Drægtighed af 4,545, altsaa $\frac{1}{10}$ af det, „Det forenede Dampskibsselskab“ har, og jeg synes dog, at Tilshynet med et Materiel, der aldrig kommer uden for vore smaa smalle Farvande og gaar, ligesom i en Omnibusrute, fra den ene Havn til den anden, maa være noget lettere end Tilshynet med et 10 Gange saa stort Materiel, der farer paa alle Europas Havne, og „Det forenede Dampskibsselskab“ har indtil for et Par eller 3 Aar siden kun haft en eneste Skibsinspektør til at føre Tilshyn med alle sine Fartøjer. Denne Skibsinspektør tog for nogle Aar siden sin Afsted, og saa besluttede man at indsætte en saakaldet teknisk Direktør ved Siden af deres nu alderstegne administrerende Direktør. Saaledes ere Forholdene ved „Det forenede Dampskibsselskab“, og jeg kan ikke tro, at det skulde være umuligt for Staten som Ejer af vort Søfartsmateriel under Jærnbannerne at saa en Mand til at udføre et Hvert omtrent lige saa samvittighedsfuldt, som en privat Mand kan saa en anden til at udføre det. Det vil jeg ikke tro. Staten maa kunne saa Medhjælp til at saa fort Tilshyn med det Par Fartøjer lige saa godt, uden at den

vedkommende faar selvstændig Myndighed, der er eller kan være en Hemsko — han kan i alt Fald blive en Hemsko under visse Omstændigheder — for Trafikdirektørens Dispositioner. Det er dog ulige lettere, naar denne herfra skal dirigere et Tog f. Eks. til Hjørring eller Frederikshavn, selv at kunne tage Dispositionen i sit eget Kontor uden først at skulle konferere med Chefen for Søfartsforvaltningen og saa Samthkke til, at det eller det Ekstratog skal kunne føres over Bælterne til en given Tid. For ikke at blive misforstaaet gentager jeg det, at vi have ment, at det af Hensigtsmæssighedshensyn var rigtigst at foreslaa det høje Ting at stryge Søfartsforvaltningen, vel at mærke som særlig Forvaltning, men ingenlunde at ophæve Tilshynet med Materiellet, selvselgelig ikke, men at ordne det paa en anden Maade.

Endelig har man af Hensyn til Udtalelser i Udvalget om, at det Administrationsapparat, som Flertallet vilde konstruere, vilde blive aldeles utilstrækkeligt og for lille, og at man ikke vilde kunne udføre Forretningerne dermed, ment, at man ikke turde gaa til en paatænt Revision paa et andet Omraade, som man ellers har fundet aldeles fornuftig og rigtig, nemlig en Indskrænkning af Trafiksektionernes Antal. Det er nemlig, synes det mig, ganske indlysende, at den Institution, som for øvrigt kan gøre udmærket god Nytte, og som i en noget anden Form i vore Nabolande gør fortrinlig Nytte, vilde gøre langt mere Nytte, naar den havde noget mere Raaderum og ikke var saa begrænset, som den er, saa at f. Eks. Strækningen mellem Aarhus og Randers er en Trafiksektion, mere Raaderum har den paagældende Trafikinspektør ikke, end at han kan dirigere et Tog fra Aarhus til Randers. I det hele taget er en saadan Overhugning af naturlig sammenhængende Trafiklinier næppe heldig, vel at mærke, naar man vil have, at Trafikinspektøren skal udfylde et saadant Hverv, som Udvalgets Flertal mener, han burde og kunde udfylde. Men det ved jeg godt, det har den højtærede Minister forklaret i Udvalget, at det gør Trafikinspektøren ikke, men at han ikke gør det, tro vi er fejl. Thi vi tro og mene at have god Grund dertil, at man faar alt for lidt Nytte af en Mand, der lønnes med en Begyndelsesgage af 3,600 Kr., naar man kun benytter ham som et Slaags automatisk Tilshyn med et vist Antal Stationer, hvor han tager hen til bestemte eller ubestemte Tider og ser efter Forholdene uden Spor af Initiativ; han er jo kun Tilshynsmand, og det mener Udvalgets