

dets største Rederi. Til Styrelsen og Ledelsen af en saa stor Institution maa der dog vel høre en særlig maritim Sagkyndighed, men en saadan kan neppe forudsættes i høj Grad at være til Stede hos en Trafikdirektør, der jo væsentlig maa vælges efter andre Hensyn. Der er tillige den Betænkelighed ved Sagen — og det er ikke den mindste — at der, saa vidt jeg kan skønne efter Lovforslaget, er truffet den ejendommelige Ordning, at Tilsynet med selve Skibene og de Maskiner, der ere i dem, og i det hele Bestemmelsen over dem henlægges under forskellige Myndigheder, hvad der neppe vil kunne lade sig gennemføre, uden at der fremkommer Kollisioner. Man vil, saa vidt jeg har forstaaet Forslaget, dele den store Flaade af Færger og Skibe i 4 Afdelinger, hvoraf hver enkelt henlægges under en af Linieforvaltningens Sektioner. Jeg forstaaer slet ikke, hvorledes det egentlig kan lade sig udføre. Hvad der her mest trængtes til foruden en virkelig maritim Sagkyndighed, vilde jo dog være en Enhed i Ledelsen, men her bliver den udstykket i 4 Dele. Hvorledes skal det egentlig gaa for sig, naar der, som ofte kan ske, indtræffer Brud paa Maskinen eller anden Søskade paa et Skib, saa at der skal finde en Afløsning af det Sted? Det kan meget ofte være nødvendigt, at sligt sker uden Ophold for ikke at forsinke hele Overfarten. Hvorledes skal det ske? Kan den enkelte Sektion paa egen Haand forlange Afløsning fra en anden Sektion, eller skal det altsammen gaa gennem Centralledelsen, saa at der derfra gives den fornødne Anvisning? Dette er Ting, om hvilke jeg ikke indser, hvorledes de skulle kunne lade sig udføre, uden at der indtræder meget store Ulemper. Der kan ogsaa indtræffe andre Tilfælde, hvor hele denne Ordning — forekommer det mig — vil vise sig uheldig. Jeg skal ikke i dette Øjeblik nærmere komme ind herpaa, idet jeg haaber, at det eneste maritime Medlem her i Tinget vil udtale sig om disse Forhold og paa en bedre ogsikrere Maade vil oplyse os om, hvorledes de bedst kunne ordnes saaledes, at man undgaar de praktiske Ulemper, som jeg har tilladt mig at antyde, og som jeg ikke blot anser som mulige, men som ret nærliggende. Over for dette Punkt skal jeg kun tilføje, at jeg nærer saa meget mere Haab om, at den højtærede Minister vil kunne modtage en Ændring her, som det jo vilde stemme meget godt, forekommer det mig, med hele Lovforslagets Aand, der gaar ud paa De-

centralisation, om man ikke lagde hele Søfarten ind under den øverste Centralstyrelse, men gav den en Styrelse for sig. Jeg har derfor Haab om, da mit Forslag i principiel Henseende holder sig nær op til Lovforslagets Hovedtanke, at den højtærede Minister vil være velvillig stemt over for det.

Den første ærede Taler (Juul-Rysensteen) udtalte sig imod Tantiemen, dette ny Spørgsmaal, der er kommet ind i denne Sag. Jeg kan i en vis Henseende sige, at jeg ser paa det paa en noget lignende Maade som det ærede Medlem, men jeg agter ikke at træde op imod Tantiemesystemet, for det er jo muligt, at det kan virke saa heldigt, som den sidste ærede Taler (Madsen-Mygdal) mente, og saa er det jo kun godt, at vi faa det. Men det, der for mig er Hovedsagen, og det, der gør, at jeg i alt Fald ikke lægger saa overordentlig Vægt paa Spørgsmaalet, er, at der vil gaa mange Aar, inden vi faa  $1\frac{1}{2}$  pCt. i Forrentning af de Kapitaler, der ere anbragte i Banerne. Vi ville jo, naar vi blive ved med at bygge Baner og desuden vedtage Kjøbenhavns Banegaard, som vi allerede have Lovforslag liggende om, nærme os 300 Millioner Kr. som den Sum, vi i Virkeligheden have udgivet til Statsbaner. Vi skulle altsaa have en meget stor Nettoindtægt, inden den kan give  $1\frac{1}{2}$  pCt. i Forrentning, og først saa træder jo Tantiemen i Kraft. Jeg anser derfor hele denne Sag for at være af en saa fjerntliggende Betydning, at jeg ikke skal rejse nogen som helst Modstand imod den, men villig skal stemme for den.

Med Hensyn til Lønnings- og Pensionsbestemmelserne kan jeg ligesom de to foregaaende ærede Talere i alt væsentligt slutte mig til, hvad derom indeholdes i Lovforslaget. Jeg vil slutte disse mine korte Bemærkninger med en Udtalelse af det samme Haab, som den sidste ærede Taler i saa stærke Ord gav til Kende, nemlig, at vi endelig maa komme til Enighed om Statsbaneordningen, og at denne maa blive saadan, at Landet, Banerne og Statskassen kunne være tjente dermed.

**Tolderlund:** I Modsætning til det ærede 6te kongevalgte Medlem (Juul-Rysensteen) og den sidste ærede Taler har jeg hverken i Kommissionen eller senere haft nogen Betænkelighed ved at gaa med til en kollegialt sammensat Styrelse af Statsbanerne. Jeg er derfor ogsaa tilfreds med, at Lovforslaget har optaget denne Tanke, skønt det ikke er sket saaledes