

handles i Ministeriets Kontor uden saadan særlig jernbanekyndig Bistand, vilde sikkert hurtigt vise sig lidet tilfredsstillende, ikke mindst for de paagældende Jernbanebestyrelser. Til Fordel for den foreslaaede Ordning er det blevet anført, at Staten, der for de nyere Baners Vedkommende er Ejer af Halvdelen af Aktierne, vil kunne udøve en saa væsentlig Indflydelse baade direkte paa Jernbaneselskabernes Generalforsamlinger og middelbart gennem Regeringens delegerede i Bestyrelsen og Repræsentantskabet, at yderligere Statstilsyn er overflødig. Hertil maa bemærkes, at det anførte i hvert Fald ikke gælder de før Loven af 8. Maj 1894 byggede Baner og heller ikke ubetinget alle de senere anlagte. Men i øvrigt kan den Omstændighed, at Staten gennem sine delegerede i Repræsentantskaber og Bestyrelser og ved sin Stemmemagt paa Generalforsamlingerne udøver Indflydelse paa Banernes Anliggender, ingeniunde overflødigøre en overordnet Tilsynsmyndighed, hvis Opgave det er at varetage alle de offentlige Interesser, der knytte sig til den private Jernbanedrift, en Myndighed, der ved til Stadighed at følge Jernbaneforholdenes Udvikling vinder en Indsigt og et Overblik, som den enkelte delegerede ikke kan ventes at besidde, og som ved sit Kendskab til en Flerhed af Baner kan paase, at de, saa vidt det er ønskeligt, drives efter nogenlunde ensartede Principper.

Hvad dernæst angaar Forslaget om, at der under Ministeriet skal ansættes en Mand, der har til Opgave udelukkende at føre Tilsyn med de private Baners Anlæg og Drift i teknisk Henseende, maa man nære Tvivl om Hensigtsmæssigheden af en saadan Ordning, idet en enkelt Mand ikke vil kunne overkomme at føre et virkeligt indgaaende teknisk Tilsyn med samtlige Landets Privatbaner. Tilstanden vilde derfor formentlig blive langt mindre betryggende end nu, hvor Kommissarierne for det tekniske Tilsyns Vedkommende bistaas af flere teknisk uddannede Medhjælpere (for Tiden 8).

Forslagets Bestemmelse om, at Kommissariatsforretningerne ved Baneanlæg skulle udføres af dertil i hvert enkelt Tilfælde af Ministeren beskikkede, honorarlønnede Mænd, betegner i Realiteten ikke nogen væsentlig Afvigelse fra den nuværende Tilstand. Da derhos Kredsen af de Mænd, der ere egnede til saadanne Forretninger, der baade kræve juridisk Indsigt og praktisk Kendskab til Jernbaneforhold, efter Sagens Natur altid vil være ret be-

grænset, kan det næppe betvivles, at Administrationen vilde se sig henvist til ligesom hidtil at overdrage disse Hverv til nogle enkelte, fungerende eller forhenværende Embedsmænd. Men imod denne Praksis have jo netop de imod Kommissariatsvæsenet fremførte Anker i væsentlig Grad været rettede.

Man skønner derfor ikke, at Kommissionens Forslag B egner sig til at lægges til Grund for den fremtidige Ordning af Forholdet, og man maa anse det for tjenligst at følge den i Forslag A anviste Vej. Det maa erkendes, at den hidtidige Ordning, der var naturlig og passende paa en Tid, da Jernbanebygningen var i sin Barn-dom og Tilsynet med Privatbanerne i Forbindelse med Kommissarie-Virksomheden ved Jernbaneanlæg ikke var tilstrækkelig til at lægge Beslag paa en Embedsmands hele Arbejdskraft, ikke længere er tidsvarende efter den rivende Udvikling, som Jernbanevæsenet er undergaaet i den sidste Menneskealder, men at der tiltrænges en lovbestemt Organisation af Forholdet. Man foreslaar derfor, at samtlige de af de nuværende kgl. Kommissarier udførte Forretninger overdrages til tvende af Kongen udnævnte Embedsmænd, en for Øerne og en for Jylland. Til disse Embedsmænd vil efter Administrationens nærmere Bestemmelse naturlig være at henlægge Varetagelsen ogsaa af beslægtede Forretninger, saaledes Hvervene som Formænd for de i Lovene af 12. April 1889 og 18. December 1897 omhandlede Taksationskommissioner for Øerne og Jylland, der — som ovenfor nævnt — for Tiden ere overdragne de kgl. Kommissarier ved Statsbanerne.

Under Hensyn til, at der med de nævnte Embeder vil være forbundet et ikke ringe Ansvar, og at der til deres forsvarlige Bestridelse vil udkræves betydelig Dygtighed i forskellige Henseender, bør Lønnen formentlig ikke være ringere end den for Direktører ved Statsbanerne i Henhold til Lov 15. Maj 1903 § 14 fastsatte, nemlig 8,000 Kr. aarlig, stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 9,800 Kr. De nævnte Lønningsbeløb, tillige med en passende Sum til Kontorhold og til teknisk Medhjælp, Dagpenge og Befordringsudgifter ved Driftstilsynet ville være at opføre paa Finanslovens § 19 B. II. B. 1, af hvilken Konto ogsaa Udgifterne til Revision af Driftsregnskaberne afholdes. Udgifterne til det specielle tekniske Tilsyn samt til Dagpenge og Befordringsudgifter ved Privatbaneanlæg ville derimod ligesom hidtil være at afholde af de paagældende Baners Anlægskonto,