

skal jeg ikke sætte mig imod det, men jeg anser det for min Pligt at gøre opmærksom paa de finansielle Følger af at indrømme Remisearbejderne en udvidet Ferie.

Under § 19 B Nr. 85 er der optaget et Spørgsmaal, som ogsaa har været omtalt i Samraad, om at lade Overtilsynet bortfalde ved Landevejene. Den ærede Ordfører for Flertallet (P. T. Nielsen) mente, det ikke var nødvendigt at opretholde dette Overtilsyn, der kostede henved 8,000 Kr., i alt Fald mente han, at man kunde spare en Del deraf, og saa vidt jeg kunde forstaa ham, gaa over til en Slags Konsulentvirksomhed i Stedet for Overvejtilsynet. Jeg vil derom sige, at for at ændre dette Forhold vil det være nødvendigt at gaa til en Ændring af Vejloven af 1867, men desuden bør man lægge Mærke til, naar der er Spørgsmaal om at nedlægge Overvejtilsynet, at Landevejene ere underlagte Trafikministeriet og ere egentlig den Spire, som Trafikministeriet har udviklet sig af, da de jo vare det første Trafikmiddel, og at det derfor vil være at overskære den historiske Traad, hvis man vil gaa til at afskaffe Overvejtilsynet. Men man maa heller ikke vente, at mandervedvilj slippe synderlig billigere. Nu har man to pensionerede Embedsmænd, der udføre dette Hverv for en forholdsvis ringe Betaling. Hvis man i Stedet ansætter en Konsulent, der skal foretage en Del særlige Rejser og have nogen Kontorholdsgodtgørelse, vil dette blive omtrent lige saa dyrt. Man kan ikke undvære et saadant Tilsyn. Det er ikke alene det almindelige Tilsyn med Vejene, det her drejer sig om, det drejer sig ogsaa om mange særlige Forhold. Som et Eksempel kunde jeg nævne, at der skal føres en Jernbaneviadukt over en Landevej, eller en Landevej skal omlægges i Anledning af et saadant Bygningsarbejde. Ved saadanne Lejligheder er det ministerielle Tilsyn det eneste Middel, Trafikministeriet har til at faa de nødvendige Oplysninger om Sagen. Ogsaa med Hensyn til Foretagelsen af Beregningen angaaende Landevejenes Koter og den Slags Ting, som Ministeriet ikke kan sidde paa Kontoret og tage Stilling til, medmindre der bliver givet Indberetning fra et særlig teknisk Tilsyn, er et saadant nødvendigt. De almindelige Tvistigheder, som opstaa imellem Kommunerne, og som skulle afgøres efter juridiske Hensyn, kan Ministeriet nok afgøre, men i alle de tekniske Spørgsmaal, hvor det drejer sig om Anlæg af Viadukter, Sporoverførsler o. s. v. kan Ministeriet ikke undvære dette

tekniske Tilsyn. Hvis man vilde gaa bort fra den nuværende Ordning, maatte man have en Konsulent i Stedet, og det staar for mig saaledes, at det ikke vilde blive billigere eller synderlig billigere.

Dernæst er der under Nr. 86 optaget et Punkt, med Hensyn til hvilket Udvalget forbeholder sig sin Stilling, nemlig Trækkevejen ved Gudena. Dette Spørgsmaal omtalte den ærede Ordfører for Flertallet ogsaa og mente, at denne Vej nu maatte kunne bortfalde, navnlig efter at Jernbanenettet oppe i den Egn var udvidet. Jeg er tilbøjelig til at tro, at den ærede Ordfører har Ret i den Betragtning, at dette middelalderlige Forhold nu snart maatte kunne ophøre, men den ærede Ordfører udtalte ogsaa, at der var en Kommission, som beskæftigede sig med dette Spørgsmaal. Det forekommer mig da, at det vilde være rigtigt at lade det nuværende Forhold med Hensyn til Trækkevejen ved Gudena bestaa, til Kommissionen har afgivet Betænkning.

Jeg kommer dernæst til § 26. Der har været et Samraad angaaende Udvidelsen af Dampskibsforbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus, og ved dette Samraad er der forhandlet om Indførelse af Statsdrift paa denne Route. Routen har i den seneste Tid været en Del vanrøgtet — deri har det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) Ret —, idet det ene af de 2 Skibe, som gaa i den Route, „Zampa“, er blevet sat i Flydedok, og man har maattet benytte Reserveskibet „Dronningen“ til at udføre „Zampas“ Tur, og da dette Skib ikke er af nogen ny Type, er langsomt i sine Bevægelser og har svage Maskiner, er det ikke til enhver Tid lykkedes at gennemføre Turen saaledes, at der er blevet Forbindelse med de tilsluttende Jernbanetog, og det er selvfølgelig meget uheldigt. Imidlertid har det nu vist sig ved en Undersøgelse af „Zampa“, at hvis Skibet skal gøres i Stand, vil det medføre alt for store Bekostninger. Det er for gammelt og for raadtent i Bunden til, at det atter kan indsættes i denne Route. Der har derfor været ført Forhandlinger med det forenede Dampskibsselskab, og ved disse Forhandlinger er man bleven enig om, at Selskabet nu indsætter „H. P. Prior“, som hidtil har gaaet i en anden Route, i Stedet for „Zampa“, og da det er et godt Skib, vil Forbindelsen selvfølgelig nu kunne holdes, medmindre det Tilfælde skulde indtræffe, at Vejforholdene skulde være særlig ugunstige. Denne Foranstaltning er truffen rent midlertidig, der er ikke truffet nogen Bestemmelse om,