

at Kommissarius ved Anlægget af private Baner tidt udøver en Myndighed, som for en stor Del er overflødig, og som kan være generende i Stedet for at være hjælpende. Men jeg vil henstille til den ærede Minister, om han ikke kunde tage hele dette Spørgsmaal op til Overvejelse, hvordan Staten rettelig bør stille sig overfor dem, der faa Bevillinger til Anlæg af private Baner. At Staten har et Hverv her som tilsynshavende, som vejledende, det er jo rigtigt; men dette Hverv kan udføres, og jeg mener, det bør udføres hensynsfuldt og lempeligt, og navnlig tror jeg, det vilde være værd at tage under Overvejelse, om man ikke kunde gøre det paa en saadan Maade, at det i mindre Grad, end sædvanligt er Tilfældet, bebyrdede Bevillingshaverne med Udgifter. Man har i den Henseende adskillige Eksempler, som godt-gøre, synes mig, at det under det nuværende System er meget dyrt at bygge Privatbaner her i Landet. Jeg skal eksempelvis henvise til Anlægget af en fynsk Bane, nemlig Banen mellem Nyborg og Svendborg. Til at forestaa dette Anlæg havde man ved Banen omtrent det samme Antal sagkyndige, som man i sin Tid havde ved Anlægget af Odense—Svendborg Banen, og den blev godt anlagt, den maa betragtes som en Mønsterbane. Men ikke desto mindre kommer Regeringen med alt sit tekniske Tilsyn, al sin Bistand og Hjælp, og den kan man ikke undgaa, skønt den er meget kostbar. Dersom man, hvad jeg har haft Lejlighed til, ser paa Anlægs-Regnskabet for Nyborg—Svendborg Banen, finder man der en Post, som hedder: Kommitteret Ernst. Paa den opføres til Hr. Ernst som teknisk Konsulent et Vederlag af 10,100 Kr. og for andre Arbejder noget over 600 Kr., fremdeles betydelige Lønninger til Hr. Ernst's Medhjælper, nemlig en Kontorchef, en Regnskabsfører, adskillige Ingeniører, Tegner osv., hvilke tilsammen kostede 7,999 Kr. Jeg gaar ud fra, at disse Udgifter kunde have været sparede, naar man havde overladt det til Bevillingshaverne selv at bygge Banen med de Folk, de havde til Raadighed. Derved er man kommen op paa en efter min Mening overflødig Udgift af 18,722 Kr. Saa skal Staten endvidere passe paa, at de, som bygge Privatbaner, ikke blot bygge dem godt, men ogsaa skaffe et forsvarligt Materiel. Følgelig har man en sagkyndig Mand fra Ministeriet til at sørge for, at de faa gode Skinner, gode Maskiner og den Slags Ting. Det kostede 3,166 Kr. at faa denne Medhjælp, som sikkert ikke behøvedes.

Dernæst har man en Mand til at tegne Stationsbygninger, hvad man ogsaa godt kunde have gjort selv; det kostede noget over 3,000 Kr. Derved er man oppe paa over 24,000 Kr. til disse Udgifter. Og saa kommer endelig Regeringens Tilsyn. Dette Tilsyn er jo dyrere, saa længe Banens Anlæg staaar paa, end det bliver senere. Spørgsmaalet er da, hvor lang Tid dette Tilsyn forstandigvis bør opretholdes. Man skulde tro, at naar Banens Anlæg var færdigt, kunde det høre op. Naar der er gaaet 6 Maaneder efter, at Banen er tagen i Brug, skal Regnskabet aflægges, og derefter skulde man ikke synes, der længere behøvedes noget Anlægstilsyn. I dette Tilfælde blev Regnskabet imidlertid ikke aflagt saa tidligt, som det skulde. Da der var gaaet et Aar, efter at Banen var tagen i Drift og var bleven endelig afleveret af Entreprenøren, var det endnu ikke sket, og dog skulde man synes, at nu maatte det Tidspunkt være kommet, da ogsaa Regnskabet kunde aflægges og Anlægstilsynet høre op. Det skete, som sagt, ikke. Regnskabet blev ikke aflagt, og Tilsynet blev fortsat, saa at tilsammen kom til at koste over 18,000 Kr. Regnskabet kunde og burde, som sagt, have været aflagt før, og blot det endda havde været afsluttet et Aar efter, at Banen var tagen i Drift, kunde der have været sparet over 9,000 Kr. paa denne Konto. Nu vil man maaske sige, at den tekniske Bistand fra Statens Side maa jo afgive en Sikkerhed for, at Banerne ogsaa blive fortræffeligt byggede, at Overslagene, som blive gjorte, nogenlunde passe, at man faar godt Materiel osv. Erfaringen fra den Bane, jeg nævned, tyder ikke derpaa. Banen kom til at koste en halv Million mere, end Statens Teknikere havde anslaaet den til, og Svellerne, som bleve købt paa deres Anbefaling, viste sig at være yderst slette; de Lokomotiver, man havde haft en af Statens Mænd til at hjælpe sig med at anskaffe, vare ret tarvelige. Det synes i det hele, som denne Assistance i flere Retninger har været uforsvarlig dyr. Naturligvis skal Staten føre Tilsyn med, at Banerne blive ordentlig byggede, men tror man egentlig, at nogen nu for Tiden med den Erfaring, vi nu have, og med den Udvikling, der er foregaaet, vil paatage sig at bygge en privat Jernbane uden at gøre det forsvarligt? Jeg tror det ikke, og jeg tror, at det Tilsyn, som Staten behøver at føre med, at det virkelig sker, kan gøres meget nemmere og meget billigere, end det har været gjort i dette Tilfælde og sik-