

Trafik, der er paa denne Route. Den ærede Ordfører for Flertallet (P. T. Nielsen) har fremsat nogle Beregninger, som skulde vise, hvor dyr Trafikken har været paa denne Route, og har udregnet, hvor stort et Tilskud Staten ved Subventionen gav til de forskellige Passagerers Billetter og til Godstransporten. Saadant et Regnestykke kan meget vel sættes op, det er der ikke noget i Vejen for, men Forholdet er alligevel, at til Trods for, at Trafikken ikke er ret stor, er den stegen meget betydeligt, siden vi fik daglig Fart paa Routen for 2—3 Aar siden. Jeg har ikke Tallene ved Haanden i Øjeblikket, men jeg skulde tage meget fejl, om ikke baade Passager- og Godstrafikken er steget til det dobbelte, siden der er kommet daglig Fart. Vil man foretage en saadan Beregning angaaende Tilskuddet til Passager- og Godstrafikken, hvilket kan være berettiget, det benægter jeg ikke, bør man samtidig være klar over, at Staten overhovedet aldrig nogen Sinde kan yde Støtte til at sætte et eller andet Foretagende i Gang, naar den vil forlange, at Foretagendet med det samme skal kunne svare sig. Jeg maa altsaa beklage, at Finansudvalget ikke har kunnet tiltræde mit Ændringsforslag og ikke har villet se Tiden an; der er saa ikke noget at gøre ved Sagen, og efter de Udtalelser, som fra de forskellige Sider ere fremkomne angaaende dette Ændringsforslag, forstaar jeg godt, hvad Forslagets Skæbne vil blive, og da jeg ikke ønsker det nedstemt, skal jeg tillade mig at tage Forslaget tilbage.

Formanden: Ændringsforslag Nr. 161 til § 26 er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er Tilfældet, er det bortfaldet.

Ministeren for offentlige Arbejder (Thomas Larsen): Jeg kommer dernæst til Ændringsforslag Nr. 165, hvor et Mindretal stiller Forslag om, at Ministeren bemyndiges til at nedsætte en Kommission til Udarbejdelse af Forslag vedrørende forskellige Forhold ved Privatbanerne, navnlig Personalets Forhandlingsret, Retsplejen, Avancements- og Lønforhold. Hertil anslaaes 4,000 Kr. En hel Række ærede Talere have omtalt dette Ændringsforslag, og Meningerne have været meget delte angaaende dette Spørgsmaal. Man har talt baade for og imod, og hele Forhandlingen synes mig at have vist, at det vil være meget vanskeligt i dette Øjeblik at naa til

Enighed om dette Spørgsmaal. Det forekommer mig, at dette Forslag er af ret vidtgaaende Art, og at de ærede Forslagsstillere, deres gode Villie ufortalt, maaske ikke have gjort sig Forslagets Rækkevidde ganske klar. Sagen foreligger efter min Opfattelse saaledes, at hvis man vil gaa ind paa dette Forslag, vil man derved indføre et helt nyt Princip i vor Lovgivning. Hidtil har Lovgivningsmagten hos os ikke beskæftiget sig med Privatforetagendernes Arbejderforhold, deres Lønnings- og Avancementsanliggender, Funktionærernes Retsforhold o. s. v., og der er en hel Række af vore Privatbaner, som ikke har modtaget noget egentligt Tilskud til Jernbanens Anlæg og derfor er at betragte som rene, skære Privatforetagender. Der er ganske vist andre, som have faaet større eller mindre Tilskud af Staten, men enkelt Jernbane har faaet $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen og kunde for saa vidt nærme sig til at være Statsbane. Men det er kun en enkelt Bane. En hel Del har, som sagt, slet intet Tilskud faaet, medens andre have faaet Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne. Og det er ikke saa faa Baner, der er Tale om. Jeg skal nævne en Del af dem, som hurtigst ere faldne mig i Øje ved at lade Øjnene løbe over Listen over Jernbanerne, som den findes i Ministeriets Arkiv. Der er for det første Hillerød—Græsted-Banen, som kun har faaet $\frac{1}{4}$ af Anlægssummen, Slangerup-Banen, som ingenting har faaet, Amager-Banen har heller ingenting faaet, Maribo—Bandholm-Banen har heller ingenting faaet. Saa kommer Odense—Bogense-Banen, som har faaet halv Ekspropriation, og Odense—Nørrebro—Faaborg-Banen, som ogsaa har faaet halv Ekspropriation, Randers—Hadsund-, Aarhus—Hou-, Horsens—Juelsminde-, Horsens—Tørring-Banerne ligesaa. Det vil altsaa ses, at der er en hel Mængde Privatbaner, der ikke have faaet noget Tilskud af Staten til deres Anlægssum. Efter Jernbaneloven af 1908 er der, skønt man da var mere flot, enkelte Baner uden noget egentligt Tilskud fra Statskassens Side, saaledes Odense—Middelfart-Banen, der kun faar halv Ekspropriation, og Faaborg—Svendborg-Banen, der ligeledes kun faar halv Ekspropriation. Ni elektriske Baner faa ikke en Øre af Staten, hverken til Anlæg eller Ekspropriation. Der er saaledes, hvis alle disse Anlæg gennemføres, en hel Række Baner, der maa betragtes som rene og skære Privatforetagender. Og nu forekommer det mig, at hvis Lovgivningsmagten vilde gribe ind i disse Baners Personales Lønningsforhold,