

kunde ryge deres Tobak og havde kort Arbejdstid osv. Der var i det hele taget almindelig Tilfredshed, sagde det ærede Medlem. Men fordi det ærede Medlem er tilfreds, maa han ikke slutte, at de andre ere det. Det ere de ikke. Og denne Utilfredshed skyldes aldeles ikke nogen Agitation fra vor Side. Som jeg nævnedes før, have de selv gennem Privatbanefunktionærernes Organisation foretaget mange Skridt i de senere Aar for at forbedre deres Vilkaar. Nej, denne Bevægelse har netop været et Eksempel paa en Bevægelse, som uden Agitation gaar sin Gang, saaledes at den til sidst ender her inde paa Rigsdagen, hvor vi saa skulle have fat i Sagen og se at faa en bedre Ordning i Stand. I øvrigt skal jeg kun sige til det ærede Medlem, at naar han siger, at der ikke er den fjerneste Grund til at vedtage det foreliggende Forslag, tror jeg snarere, at man kan vende det om og sige, at der ikke er den fjerneste Grund til ved Afgørelsen af denne Sag at tage Spor af Hensyn til, hvad det ærede Medlem mener.

Den højtærede Minister udtalte angaaende denne Sag, at det var her et helt nyt Princip i vor Lovgivning, vi skulde ind paa. Ja, det er meget muligt, at det kan siges, men hvorfor skal man være bange for et nyt Princip? Hvorfor skal man altid gaa i de gamle Slæber og være bange for at komme ind paa noget nyt, naar det viser sig, at man derigennem kan naa til et bedre Resultat? I øvrigt er det jo ikke noget nyt, det drejer sig om her. Det er ikke noget nyt, at Staten benytter sin Indflydelse ogsaa paa dette Omraade denne Gang for at skabe bedre Kaar for de private Baners Funktionærer. Naar Ministeriet gennem Kommissarius kan tvinge de private Baner til at forhøje deres Takster, er det ikke noget nyt Princip, om man fra Rigsdagens Side siger til Ministeren: Vil De nu ikke søge gennem Kommissarius at faa ogsaa Lønningerne for disse daarligt lønede Funktionærer forbedrede. Faktum er det, at den danske Stat har en Kapital paa over 20 Mill. staaende i Privatbanerne og i de kommende Aar yderligere vil faa en ganske betydelig Kapital bunden i dem. Som jeg anførte før, have vi gennem Statsmagten haft Indflydelse paa disse Forhold ved Udstedelse af Eneretsbevillinger, hvorved Magten i høj Grad er lagt i Administrationens Haand. Jeg skal kun erindre om den tidligere af mig nævnte § 17 i en Eneretsbevilling, hvor der staar: „Tilsynet fra Regeringens Side med Banen efter dens Anlæg samt med

dens Drift saavel i økonomisk som i teknisk Henseende føres af Kommissarius overensstemmende med den for ham af Ministeren udfærdigede Instruks“. Dette tjener ogsaa til Efterretning for det ærede Medlem fra Bælum (J. H. Jensen), der før spurgte, hvordan vi dog skulde bære os ad med at blande os ind i disse Forhold. Disse Forhold blander Statsmagten sig imidlertid ind i hvert Øjeblik. Det vide de Herrer, der sidde i Privatbaners Bestyrelse, godt. De vide, hvorledes de faa Ordre fra Ministeriet angaaende snart det ene, snart det andet. Hvorfor skulde man saa ikke ogsaa kunne befatte sig i nogen Grad med saadanne Spørgsmaal som Lønninger, Forhandlingsret osv. Den højtærede Minister sammenlignede dette Forhold med Statens Forhold til Sporvejene, og paa dem havde vi ingen Indflydelse. Det ærede Medlem fra Bælum, der ikke vilde gentage noget af det, der var sagt før, gentog alligevel denne Historie med Sporvejene. Den passer slet ikke. Staten har, saavidt jeg ved, ikke nogen Kapital staaende i Sporvejene. Jeg mener selvfølgelig heller ikke, at vi, hvor Staten ikke kan faa Indflydelse paa Privatbanerne, alligevel skulle kræve det, men hvor Staten gennem Udstedelsen af Bevillingen og ved at have en større eller mindre Kapital i Banen er i Stand til at faa Indflydelse, der bør den have det. Men for Sporvejenes Vedkommende har Staten, som sagt, ingen Indflydelse paa dem, og derfor kunne disse Forhold ikke sammenlignes.

Den højtærede Minister udtalte Tvivl om, hvorvidt der kunde skabes fuldstændig Lighed for Privatbanefunktionærerne ved de forskellige Baner med Hensyn til Lønningerne. Det har jeg heller ikke sagt. Jeg har ikke motiveret dette Ændringsforslag med, at der skulde skabes fuldstændig Lighed paa dette Omraade. Jeg tør heller ikke sige, at det vil være muligt. Det er meget rimeligt, at en Kommission vil komme til et saadant Resultat, at man kunde inndele disse Baner i to eller tre Klasser, f. Eks. efter deres Beliggenhed og øvrige Forhold. For Statsbanefunktionærernes Vedkommende ere Lønningerne jo heller ikke ensartede; de rette sig ogsaa efter de Steder, hvor de paagældende bo, saa vidt jeg ved. Jeg kunde derfor ogsaa tænke mig — men det er i øvrigt noget, Kommissionen maa overveje — at man inddelte Privatbanerne i flere Klasser efter deres Beliggenhed, efter deres Mulighed for at skaffe Udbytte. Der er f. Eks. Baner som Kolding—Egtved-