

har andre Transportmidler at konkurrere med; her tænker jeg særlig paa Lastautomobiler, for øvrigt ogsaa Personautomobiler, der gaar i Rutefart. Der er Egne, hvor en saadan Konkurrence er meget følelig, og hvor den vil blive endnu mere følelig, naar Taksterne sættes yderligere op. Hvor meget man i Fremtiden skal regne med Bilkonkurrencen, er ikke godt at vide; Meningerne mellem de sagkyndige er meget forskellige, men givet er det, at Bilruterne har den Fordel fremfor Privatbanerne, at de ikke selv vedligeholder den Vej, de befarer. De befarer Amtets Landeveje, og Landevejene vedligeholdes af Amtsrepartitionsfonden, af Midler, som udredes af en Myndighed, der maaske oven i Købet er interesseret i de Baner, som Bilruterne konkurrerer med. Der er dér en Ulighed i Konkurrencen, som i det lange Løb, hvis Forholdene udvikler sig, som de i visse Henseender synes at ville udvikle sig, kan blive ret skæbnesvanger for adskillige af vore Privatbaner.

Der er altsaa en meget væsentlig Forskel i Privatbanernes økonomiske Stilling, og indenfor Privatbanekommissionen har vi gjort et Forsøg paa ligefrem økonomisk at klassificere Privatbaneselskaberne, af hvilke der findes 51 her i Landet. Vi har med nogenlunde Held kunnet inddele dem i 4 Klasser, som efter deres økonomiske Forhold var saa forskellige, at Klassifikationen var berettiget. Til 1ste Klasse har vi henregnet de Baner, som man ikke antager vil have Vanskeligheder ved at afholde Udgifterne ved en Lønreform, 2den Klasse omfatter Baner, som man forudsætter vil kunne tilvejebringe de fornødne Beløb, om end utvivlsomt med nogen Vanskelighed. Til 3die Klasse har man henført 13 Jernbaner, der antagelig ikke vil kunne bære Udgifterne ved en væsentlig Lønforhøjelse uden Tilskud udefra, og endelig har man til 4de Klasse henført 4 & 5 Baner, der formentlig vil være aldeles udelukkede fra at bære yderligere økonomiske Byrder for Tiden. Jeg kan føje til, at disse 4 Baner i Virkeligheden er saaledes stillede, at de allerede uden Lønforhøjelserne er ude af Stand til uden væsentlige og vistnok for en Del ret uopnaaelige Tilskud udefra at fortsætte deres Drift.

Vi har altsaa fundet, at en saadan Klassifikation, hvilende paa Banernes Økonomi, var naturlig, men vi er paa den anden Side meget tilbage for at benytte denne økonomiske Klassifikation til at indrette en forskellig Lønningsstandard. Der har været Tanker fremme om at

stille Lønningerne i Relation til Banernes økonomiske Ydeevne, men Betænknelighederne ved at gaa hertil har sejret. Forholdet er nemlig det, at adskillige Baner har Driftsfællesskab, hvilket bevirker, at de delvis har Funktionærer fælles. Og saadanne Baner kan godt økonomisk være meget forskelligt stillede. En Bane som Aalborg—Hadsund-Banen, der er forholdsvis velstillet, er i Driftsfællesskab med en overmaade daarligt stillet Bane, nemlig Aalborg—Hvalpsund-Banen. Da de altsaa til Dels har Funktionærer sammen, vilde der, hvis Funktionærerne skulde lønnes efter forskellige Regler for det samme Arbejde, utvivlsomt opstaa meget store administrative Vanskeligheder og Forstyrrelser i det gode Forhold mellem Ledelsen og Funktionærerne. Men ogsaa hvor der ikke er et saadant Driftsfællesskab, vilde en uensartet Lønningsstandard sikkert skabe Uro blandt Tjenestemændene og i hvert Fald gøre det umuligt for de deklasserede Baner at beholde de dueligste af deres Folk, hvilket atter vilde paavirke deres Økonomi; de daarligst stillede Privatbaner vilde altsaa derved blive endnu daarligere stillet, end de var i Forvejen. Kommissionen er derfor meget tilbage for at foreslaa, at Lønningerne gøres forskellige efter Banernes økonomiske Forhold, men derimod har den indført en Graduering efter Stillingerne Art og Omfang. Det kan nemlig ikke nægtes, at Statsbanerne og Privatbanerne i mange Tilfælde stiller forskellige Krav til deres Tjenestemænd, og derfor er det ikke Statsbanernes Lønninger, der foreslaas gennemført ved Privatbanerne, ja, jeg vil end ikke gaa saa vidt, som det ærede Medlem for Hjørring Amts 1ste Valgkreds (Thomas Larsen), der sagde, at det omtrent var Statsbanernes Lønninger, men derimod vil jeg sige, at det er Lønninger, der hviler paa Statsbanelønningernes Grundlag, men er graduerede efter Privatbanernes særlige Forhold. Man vil ogsaa, ved at se Betænkningen nærmere igennem, opdage, at en Række Stillinger, i hvilke der findes et ret stort Antal Tjenestemænd, er gradueret nedad, idet man under det laveste, som Statsbanerne byder i tilsvarende Stillinger, har sat oven i Købet to Lønningsklasser. Dette gælder saaledes for Stationsmestre. Den Stationsmesterstilling, Statsbanerne har, er den højeste af de Stationsmesterstillinger, som Privatbanekommissionen stiller Forslag om, og under den har den anbragt to Klasser Stationsmesterstillinger med lavere Lønsetser. Noget lignende gælder for Sta-