

ligt at paabegynde Driften af en Bane paa en saa kort Strækning. Man er bange for, at de Penge, Kommunerne anbragte i dette Foretagende, vilde være noget uheldigt anbragte, hvis man ikke kunde faa Statens Medvirkning til Driften af Banen. Jeg vil i den Henseende henstille, at Ministeren, naar denne Bane var anlagt — og det maatte Kommunerne nok kunne overkomme —, saa yder sin Medvirkning til, at Staten forpagter Banen ligesom for Sorø—Vedde-Banens Vedkommende. Denne Forbindelse er af ikke ringe Værdi, fordi vi har en god isfri Havn ved Karrebæksminde, og da Næstved bliver et betydeligt Jernbaneknudepunkt, vil bl. a. Tilførselen af Kul til Banerne kunne foregaa ad denne Vej. I det Jernbaneudvalg, der var nedsat i sidste Rigsdagssamling, tillod jeg mig at indbringe Forslag om, at der skulde meddeles Ministeren Bemyndigelse til at give Koncession paa Anlæg af en privat Jernbane fra Næstved til et Punkt paa den østsjællandske Jernbane. Næstved er Hovedbyen i Præstø Amt og Sædet for Amtmanden og Amtskontorerne, men det er en meget uheldig Forbindelse, Stevns og Præstø Herreder har med deres Amtsby, idet de skal køre om ad Køge. Jeg ved ikke, om den højtærede Minister og Generaldirektøren, i hvert Fald saa længe de nuværende Forhold bestaar, kunde faa ændret Køreplanen paa den østsjællandske Bane. Naar man nu f. Eks. skal rejse fra Næstved og være i Fakse til et Møde om Aftenen, skal man rejse fra Næstved om Morgenen, skønt der ad Landevejen kun er 3—3½ Mil. Det var naturligt, om man fik en anden Jernbaneforbindelse mellem Næstved og den østsjællandske Bane, og jeg vil da tillade mig allerede her at bebude, at det er min Agt i det kommende Udvalg at genoptage mit Forslag fra sidste Rigsdagssamling om, at der i Lovforslaget indføres en Bestemmelse om, at en Koncession i den af mig omtalte Retning kan meddeles.

Sluttelig vil jeg gøre et Par Bemærkninger om Privatbanerne i Almindelighed, idet jeg udtaler min Paaskønnelse af Ministerens Medvirkning til, at der er blevet skabt et Forhandlingsorgan mellem Privatbanernes Bestyrelser og de paagældende Baners Funktionærer. Det er urimelig smaa Lønninger, der bydes Privatbanernes Funktionærer, men jeg ved, at det har vakt almindelig Tilfredshed og har gjort det muligt at aabne Vej for betydelige Forbedringer af Livsvilkaarene, at disse

Forhandlingsregler med Ministerens Medvirkning er kommet i Stand. Jeg har fra flere Sider hørt udtalt Paaskønnelse i saa Henseende. Jeg vil henstille, at man gaar videre ad denne Vej og søger ved Forhandling med dem, Sagen drejer sig om, at imødekomme de berettigede Krav, og ikke lader sig skræmme af, at der er en Konflikt i Gang ude paa Slangerup-Banen. Det er en af de private Baner, som Ministeren har mindst at gøre med, for saa vidt som Staten, saa vidt jeg erindrer, ikke har ydet noget til dens Anlæg, men maaske Ministeren dog som den højeste tilsynsførende med dette Anlæg og som den, hvem Baneledelsen til en vis Grad staar til Ansvar overfor, har nogen Indflydelse, og jeg vil da henstille, at Ministeren medvirker til, at den Konflikt, der trækker op, kan bilægges. Jeg tror dog ikke, at man undgaar Konflikter af lignende Art i Fremtiden, hvis man ikke fra Privatbanernes Side stiller sig noget mere lydøre overfor de i høj Grad berettigede Lønkrav, der fremsættes fra Funktionærernes Side. Jeg tror, at vore private Baner — det vil jeg sige med Henblik paa det foreliggende Lovforslag — maa regne med, at man ikke i Fremtiden vil kunne blive ved at faa Personale til de Lønninger, de hidtil har givet, og med de i mange Henseender ganske uforsvarlige Arbejdsforhold, der raader ved Privatbanerne. Men en god Begyndelse til saadanne Forandringer er der gjort ved de Forhandlingsregler, Ministeren nu har medvirket til at faa gennemført. Jeg vil slutte disse mine anbefalende Ord for de foreliggende Jernbanelovforslag med at gentage min Tak for det hille Fremskridt for den store Funktionærklasse, der her er naaet.

Niels Petersen: Hvad der i særlig Grad karakteriserer Lovforslaget angaaende nye Statsbaneanlæg, er Planerne om at skabe lettere, hurtigere og forbedrede Forbindelser mellem Landsdelene Jylland og Sjælland. Jeg ser derfor ogsaa et stort og betydningsfuldt Fremskridt i den planlagte Færgeforbindelse Kålbundborg—Aarhus, men jeg ønsker at betone, at Etableringen af denne Færgeforbindelse ikke maa afskære eller danne nogen Hindring for Virkeliggørelsen af en langt enklere Forbindelse mellem Jylland og Sjælland. Hvad jeg sigter til, er den projekterede Dampskibsroute Hundested—Grenaa, og det har i høj Grad glædet mig, at der gennem Udtalelserne fra Social-