

regne paa, at hvis der bliver fremsat Forslag fra rette vedkommende, og det findes tilstrækkelig begrundet, vil det blive taget under velvillig Overvejelse.

Jeg gaar nu over til § 27. Jeg vil her gøre opmærksom paa, at paa den Hovedkonto, som benævnes „offentlige Arbejder til Fremme af den almindelige Samsærdsel“, er der i Aar begæret et meget større Beløb end i de senere Aar paa denne Konto. For 1892—93 var det 1,846,000 Kr., for 1893—94 1,514,000 Kr., for 1894—95 2,588,000 Kr., altsaa over 1 Mill. mere end i Fjor og ca.  $\frac{1}{2}$  Mill. mere end i Fjorjor. En saadan Forøgelse paa denne Konto har ikke funnet andet end vække Udvalgets Opmærksomhed og navnlig henledet vor Tanke paa, om der her ikke kunde spares noget. Vel ved jeg, at de Beløb, som forlanges paa denne Konto, efter Sagens Natur maa være stærkt varierende, da der her i strengeste Forstand er Tale om ekstraordinære Udgifter. Paa et enkelt Aar kan der selvfølgelig falde en ikke saa lidt større Udgift end paa et andet; men jeg tror alligevel, at alle ville indrømme, at over  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. er saa højt, at der kan være Grund til at tage Hæb i Sejlene. Udvalget har derfor ogsaa paa denne Hovedkonto foreslaaet Nægtelser til et samlet Beløb af 468,610 Kr., altsaa op mod  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Nu med Hensyn til, hvorledes denne Besparelse er fordelt paa de enkelte Poster, skal jeg gøre opmærksom paa, at man her selvfølgelig ikke har handlet uden Konference med den højtærede Regering, og at man til Dels er gaaet frem efter det Hensyn, at det, Regeringen selv erklærede for mindst magtpaaliggende, har man strøget. Dog bemærker jeg udtrykkelig, at det kun gælder til Dels, idet vi ogsaa have nægtet en Bevilling, hvor vi ikke have haft en saadan Udtalelse fra Regeringens Side at støtte os til. Af de mange Nybevillinger til Udvidelse af bestaaende Jærnbaneanlæg have vi altsaa anset dem, der ere nævnte i Betænkningen: 100,000 Kr. til Udvidelsen af Masnedh, Masnedø og Dreghoved Stationer; 10,000 Kr. til Opførelse af Varehuse og 70,000 Kr. som første Bidrag til Opførelse af Varevognstohuse i Sylland og Fyn for de mindst nødvendige, og vi have ment at kunne forsvare at stryge dem. Om Nødvendigheden af meget af det øvrige, som er bevilget, kan man naturligvis ikke med den

ringe Sagkundskab, som Udvalget i saa Henseende raader over, ubetinget fra første Haand have nogen Mening; men i saa Henseende maa vi stole paa den tekniske Indsigt, som Jærnbanebestyrelsen rummer, og navnlig have vi ikke paa noget Punkt turdet nægte de Begæringer, der ere fremkomne under Baaberaabelse af Driftens Sikkerhed. Under de nuværende Banegaardsforhold ved Kjøbenhavn er det, kan man gerne sige, næsten et Under, at Trafikken gaar saa uforstyrret og godt, med saa faa Standsninger og Opsætelser og navnlig med saa faa Ulykkestilfælde, som Tilfældet er, og naar derfor Administrationen her forlanger endog ret anseelige Beløb for at forsøge denne Sikkerhed og til Forhindring af Ulykkestilfælde her, hvor Forholdene ere saa vanskelige, tør Udvalget ikke i mindste Måade tage Ansvar for at nægte noget saadant. Med Hensyn til Maskinærkstedernes Udvidelse o. s. v., have vi heller ikke ment at kunne gaa under, hvad der er forlangt. Det nævnte Punkt i Betænkningen, Nr. 293, ophjser, at der har været Samraad om Indretningen af Personvogne paa Statsbanerne. Vrede Medlemmer ville erindre, at der var et lignende Samraad i Fjor, og det glæder mig at kunne sige, at dette Samraad har baaret Frugt. Det var det, alle Samraad burde gøre, men hvad de jo unægtelig ikke alle gøre. Det har baaret Frugt paa den Måade, at Udvalget har faaet meddelt en Plan om ny tredje Klasses Vogne, som ere indrettede paa en anden Måade end de nuværende i Genhold til de Genstillinger, som ere fremkomne fra Udvalgets eller fra enkelte af dets Medlemmers Side. Disse Vogne se efter Planerne overordentlig tiltalende ud. Det er Vogne, der for det første ere byggede efter Bogie-Systemet, hvorved der fikses en mere rolig, regelmæssig og behagelig Fart end den, der fremkommer ved den almindelig anvendte Konstruktion, og for det andet have en lang Midtergang igennem Vognen, hvorved Billetteringen uden paa Vognene undgaas. Det vil sige, det er den ene af disse Waggon-Typer, der er konstrueret saaledes. Derved gives der tillige Passagererne en større Frihed til at kunne flytte sig og færdes lidt i Vognen. I den anden Model ere de afsondrede Rupeer bibeholdt; men med forskellige Forbedringer. Det synes kort sagt som om disse Vogne i alle Måader vilde