

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Anden (sidste) Behandling af Indstilling fra Udvalget for Forretningsordenen angaaende Ændring i Forretningsordenens § 8.*

(Første Behandling findes i Tidenden Sp. 1977).

Indstillingen sættes til Forhandling.

Ingen bad om Ordet.

Udvalgets Indstilling (se Tillæg C. Sp. 175)

vedtoges enstemmigt med 67 Stemmer.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Fortsættelse af første Behandling af Forslag til Lov om forskellige Statsbaneanlæg.*

Forhandlingen genoptoges.

**Formanden:** Som det vil erindres, udtalte jeg i Gaar, at der ikke vil være noget til Hinder for under Forhandlingen af denne Sag at omtale ogsaa de følgende paa Dagsordenen opførte Sager.

**Moesgaard-Kjeldsen:** Naar man gennemlæser de her af den højtærede Trafikminister fremsatte 3 Lovforslag om nye Jernbaneanlæg, dels Statsbaner med tilhørende Færganlæg, dels private Baner, bliver man nærmest overvældet og spørger uvilkaarligt, om det er Meningen, at vi skal til at flutte os midt i Dyrtiden. Men ved fortsat Undersøgelse af Lovforslagene og af de Aarsager, der har foranlediget deres Fremsættelse, kommer man dog ret hurtigt til det Resultat, at den valgte Fremgangsmaade, at tage de mange Lovforslag under eet, utvivlsomt vil vise sig at være den rigtige. Selv om Talen er om Baneanlæg til omtrent 70 Mill. Kr. foruden Udgifter til Ekspropriationer og Tilskud til de private Baneanlæg, vil den Omstændighed, at Udgifterne skal afholdes gennem en længere Aarrække, antagelig 15 Aar, paa fyldestgørende Maade vise, at vi har Raad til at udføre disse Baneanlæg, og en yderligere Undersøgelse vil sandsynligvis endog vise, at vi ikke har Raad til at undlade at foretage disse Foranstaltninger. Nogle af de ældre Rigs-

dagsmænd, kunde jeg tænke mig, vil føle denne store Mundfuld af nye Lovforslag som en indirekte Klage over den Jernbanepolitik, som hidtil er ført, men det glædede mig i Gaar at erfare, at den tidligere Trafikminister, det ærede Medlem for Frederikshavns-Kredsen (Thomas Larsen) som Ordfører for Partiet Venstre ikke saa saaledes paa de fremsatte Lovforslag, men tværtimod lagde betydelig Velvillie for Dagen overfor dem, og jeg tør utvivlsomt slutte, at det ærede Medlem ligesom jeg i Forslagenes samlede Fremkomst ser et Udtryk for, at Administrationen nu er klar over, at der maa, bør og skal foretages betydelige Udvidelser af vort Jernbaneanet, hvis vort Jernbanevæsen skal tilfredsstille de Krav, Befolkningen med Rette i Nutiden kan stille.

I al sin Knaphed var da ogsaa den højtærede Trafikministers Tale utvivlsomt en varm anbefaling af Lovforslagene. Man fik næsten Indtrykket af, at Ministeren mente, at Befolkningens Taalmodighed har været sat paa en saadan Prøve i de senere Aar, at nu vilde Rigsdagen uden Tvivl ikke paatage sig det store Ansvar for at standse disse Lovforslags Fremme. Ved et Udvalgsarbejde vil det da ogsaa snart vise sig, om de kan fremmes saa hurtigt, som jeg tror, Ministeren vil sætte Pris paa, og jeg vil haabe, at det skal lykkes, thi jeg skønner ikke, at finansielle Hensyn kan stille sig hindrende i Vejen. Alene Overkommelighedshensyn i Henseende til det manuelle Arbejdes Udførelse vil blive Regulatoren for, hvor hurtigt vi kan gaa frem.

Jeg kan saaledes være enig med de Mænd og den Del af Pressen, som i den senere Tid har hævdet, at disse Lovforslags Fremsættelse ingenlunde maa betragtes som en Kritik af vort Jernbanevæsens hidtidige Styrelse eller Anlæg af Baner. Man maa nemlig naa frem til en vis Trafik af Gods og rejsende, før det gaar an at paalægge Driften alt for store Anlægsudgifter. Indtil 1914 var Trafikken ganske vist meget stærkt stigende. Man tør nok sige, at der hos Publikum var en vis Misfornøjelse med Driften allerede i Aarene forud for 1911, med Mangelen paa Rentabilitet, Mangelen paa Præcision og andre Mangler i Henseende til god Betjening af Befolkningen. Dette gav Anledning til Nedsættelsen af Statsbaneudvalget af 1911, og den endelige Vedtagelse af Lovforslaget om Statsbanernes Styrelse efter to Samlingers Behandling her i Tinget vidnede ogsaa om, at Rigs-