

kun plejer at virke som en Kæp i et Hjul, kun plejer at virke til Skade for den paagældende Sag.

Ændringsforslaget blev — naturligvis — forkastet ved Afstemningen. Trods dette lykkedes det mellem anden og tredje Behandling at faa Gang i Sagen, idet Finansudvalget optog den paa ny og førte Forhandlinger med Ministeren. Det endelige Resultat blev, at Bevillingen til Funder—Bramminge-Banen paa den paagældende Finanslov blev forøget fra 50,000 til 100,000 Kr. Saaledes ligger denne Sag, og saaledes er min Stilling til den i Fortiden, og denne Stilling er aldeles ikke i Modstrid med min Stilling nu, saa det ærede Medlem har ingen Grund til at tale om en glædelig Omvendelse fra min Side. Hvorvidt det ærede Medlem har Ret i sin Paastand overfor det radikale Venstre, at det paa det Tidspunkt støttede Forslaget om at forøge Bevillingen, skal jeg ikke udtale mig om — en Strid i saa Henseende mellem de to Regeringspartier skal jeg overlade til dem selv at afgøre.

Herefter vender jeg mig med et Par Ord til den højtærede Minister. Den højtærede Minister udtalte sig meget velvilligt med Hensyn til Funder—Bramminge-Banens Gennemførelse og sagde, at han vilde sætte sin Energi ind paa, at det Synspunkt blev gennemført, at den givne Bevilling skulde bruges. Jeg takker den højtærede Minister meget for disse velvillige Udtalelser.

Den højtærede Minister kom dernæst med en Udtalelse om, at der i Statsbanerne havde dannet sig den Opfattelse, at man kun kunde bygge paa een Bane ad Gangen, og som Følge deraf vilde man ikke, i alt Fald ikke med Kraft, kunne optage Arbejdet paa Funder—Bramminge-Banen, forinden de Anlæg, der stod forud, var gennemførte. Jeg kan ikke godkende den Fortolkning af Loven, og jeg er heller ikke sikker paa, at den højtærede Minister er overbevist om, at Fortolkningen er rigtig, thi hvis jeg hørte ret, brugte den højtærede Minister netop denne Vending, at der i Statsbanerne havde dannet sig den Opfattelse, at der kun kunde bygges paa een Bane ad Gangen. Een Ting er jeg imidlertid sikker paa, og det er, at den Opfattelse, som Statsbanerne har, er ganske urigtig. Det har aldrig fra Lovgivningsmagtens Side været Forudsætningen, at man skulde være fuldt færdig med et Jernbaneanlæg, inden man kunde begynde paa et andet. Det eneste, man i saa Henseende kan støtte sig til, maa vist være §

3 i Loven om nye Jernbaneanlæg af 27. Maj 1908. I Slutningen af denne Paragraf staar der nemlig: „Anlægene fremmes i den i § 1 angivne Rækkefølge, saaledes at der, medmindre anderledes bestemmes ved de aarlige Finanslove, i hvert Finansaar i nævnte Øjemed kan anvendes 2½ Mill. Kr., dog at det Beløb, der i et enkelt Finansaar er besparet, kan overføres til senere Finansaar.“ Men at der i de Ord, at Anlægene fremmes i den i § 1 nævnte Rækkefølge, skulde ligge, at man ikke kunde begynde et Anlæg, forinden det foregaaende var fuldt færdigt, kan jeg ikke anerkende.

Hvad siges der nu i § 1, hvortil der henvises? Der siges, at for det første skal Dobbeltsporet paa Banestrækningen Nyborg—Strib gennemføres, dernæst skal Vejle—Give-Banen omlægges og forlænges til Herning, fremdeles skal der anlægges som Nr. 3 Vigerslev—Køge-Banen, som Nr. 4 Funder—Bramminge-Banen, som Nr. 5 Skern—Videbæk-Banen og som Nr. 6 Banen fra Næstved til Frederikssund. Det er den Rækkefølge, som § 1 angiver. Hvis den Fortolkning var rigtig, som den højtærede Minister nu paa Statsbanernes Vegne gør gældende, skulde det altsaa have til Følge, at man ikke kunde begynde paa Ombygningen af Vejle—Give-Banen, forinden Dobbeltsporet paa Nyborg—Strib-Banen var gennemført, og at man ikke kunde begynde paa Funder—Bramminge-Banen, forinden Vejle—Give-Banen og dens Forlængelse til Herning var fuldt gennemførte — man kan se bort fra Køge—Vigerslev-Banen, idet denne foreløbig er gledet ud. Men den Opfattelse er jo ikke blevet praktiseret af Statsbanerne. Thi det viser sig, at man samtidig har bygget paa Dobbeltsporet fra Nyborg til Strib og paa Vejle—Give-Banen. Man ser f. Eks., at man — for at tage de to sidste Aar — i 1911—12 til Banestrækningen Nyborg—Strib har brugt 1,700,000 Kr. og i 1912—13: 780,000 Kr., og til Vejle—Give-Banen har man i 1911—12 brugt 242,000 Kr. og i 1912—13: 1,185,000 Kr. Det Synspunkt er altsaa ikke opretholdt i Praxis og kan fornuftigvis heller ikke opretholdes. Hvis det var rigtigt, kunde Statsbanerne heller ikke stille Forslag om Bevillinger som f. Eks. til Funder—Bramminge-Banen, hvortil der i det Finansaar, vi nu er inde i, er bevilget 500,000 Kr. Man kan fornuftigvis ikke stille et saadant Forslag, hvis det ikke er Meningen, at Pengene skal bruges, thi saa er Bevillingen kun en Skueret, kun Blaar i Øjnene paa Befolk-