

bejdsløse. Vi ved jo, at der er en almindelig Trang til Arbejde, at vi staar foran en haard Vinter, foran haarde Perioder. Der vil kunne blive en Mængde Arbejde i Kastellet. Ogsaa af den Grund vil der være al Anledning til at gaa videre i denne Sag paa den Maade, som Udvalget har tænkt sig, og som vandt Sympati hos den tidligere Repræsentant for Forsvarsministeriet.

Samtidig vil jeg tillade mig at rette et Spørgsmaal til den højtærede Undervisningsminister. Som jeg sagde før, har Udvalget afgivet sin Betænkning, og det plejer at være saadan, at naar et Udvalg afgiver Betænkning, bliver den tilstillet Rigsdagen, for at denne kan erfare, hvorledes Udvalget har arbejdet, og hvad det foreslaar. Jeg vil spørge den højtærede Undervisningsminister, om han ikke agter at tilstille Rigsdagen den Betænkning, som Udvalget angaaende Museumsbygningen har afgivet.

**Første Næstformand (K. M. Klausen):** Jeg skal her afbryde Forhandlingen.

Folketingets næste Møde afholdes Lørdag den 30. Oktober 1920 Kl. 11 med følgende Dagsorden:

*Fortsettelse af første Behandling af:*

Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1921 til 31. Marts 1922.

Mødet hævet Kl. 11<sup>20</sup>.

## 24de Møde.

Lørdag den 30. Oktober Kl. 11.

Den eneste Sag paa Dagsordenen var:

*Fortsettelse af første Behandling af:  
Forslag til Finanslov for Finansaaret fra  
1. April 1921 til 31. Marts 1922.*

Forhandlingen genoptoges.

**Bjerring:** Ved Finanslovens første Behandling optages en stor Del af Debatten af Omtale af vore Statsinstitutioner. Og det er ogsaa ganske rimeligt, at Statens Institutioner gøres til Genstand for en indgaaende Behandling ved denne Lejlighed, for det er jo af Driften af vore Statsinstitutioner, at hele det danske Samfunds Økonomi for en stor Del afhænger. Statsinstitutionerne er ofte her i dette høje Ting Genstand for en meget stærk, for ikke at sige meget ublid, Kritik, og den Statsinstitution, der særlig maa holde for, er de danske Statsbaner. Vi har i de sidste 20 Aar haft mange forskellige Trafikministre, Navnene har forsket skifte, men Kritikken har stede været uforandret, ligegyldigt hvad vedkommende Trafikminister har heddet, enten det har været Hassing Jørgensen, Jensen-Sønderup eller som nu et Medlem af den stærke Regering Neergaard — og jeg tør vel, uden at smigre den højtærede Trafikminister, sige, at jeg anser *ham* for at være et af de stærkeste Medlemmer af denne Regering. Men desuagtet har Statsbanerne ogsaa denne Gang været Genstand for en meget stærk, en meget ublid Kritik, og det, man særlig har hæftet sig ved, har for det første været Spørgsmaalet om Statsbanernes Forrentning, dernæst 8 Timers Dagen og Tjenestemændenes Lønningsforhold.

Den ærede Ordfører for Venstre, det ærede Medlem Hr. Brorsen, kom ind paa en Omtale af Statsbanernes Overskud og fremhævede, at et Overskud paa 2 Mill. Kr. for Aaret 1921—22 af en Anlægskapital paa 3—400 Mill. Kr. ikke var noget stort Overskud. Jeg skal give den ærede Ordfører Ret i, at dette ikke er noget stort Overskud, hvis man skal betragte Statsbanerne udelukkende som en Forretning. Det kan være, at Forrentningen burde være noget større, end den er i dette Øjeblik, men man maa ogsaa regne med, at Statsbanerne tjener kulturelle Formaal; de har den Opgave ogsaa at skulle støtte Næringslivet, og man anlægger ikke altid det Synspunkt, at Statens Baner kun skal lægges i de Egne, hvor de straks kan svare sig, man lægger ofte Baner i tyndt befolkede Egne med det Formaal at ophjælpe Næringslivet i disse Egne. Og det maa siges, at dette mange Steder er lykkedes, endda tidt over al Forventning. Hvis man f. Eks. tager en Tur med Banen fra Herning til Viborg eller fra Holstebro til Herning, vil man se, at disse Baner har i de Aar, de har eksisteret, ophjulpet de paagældende Egne paa en Maade, som har været til det samlede danske Samfunds Gavn. Derfor kan man ikke udelukkende lægge forretnings-