

talte om en bestemt Forudsætning, han havde for sin Afstemning, skal jeg blot gøre opmærksom paa — som Kollega, ikke som Formand i Udvalget — at en saadan bestemt Forudsætning ikke har nogen Betydning; dersom det andet Ting, hvad vi endnu have Lov til at haabe, skulde ville vedtage Forslaget lige saa uforandret som vi, saa vil den bestemte Forudsætning blive betydningsløs.

J. Pedersen: Ja, det er ganske rigtigt, hvis det andet Ting, — som den højtærede Ordfører (Goos) haaber og maa ske dog ikke haaber eller i alt Fald ikke venter — vedtager Forslaget uforandret, have mine Betænkeligheder ingen Betydning, men de have Betydning for mig personlig, idet jeg har Lov til at nære den Forventning, at det andet Ting vil gøre Forandring i Forslaget.

Jørgensen: Jeg vil til den ærede Ordfører blot sige dette, at jeg har aldrig forlangt, at det ærede Udvalg skulde give sig af med at fortolke Bestemmelsen i § 9 i Loven af 8de Marts 1856. Jeg har kun anmodet om, at dette Forhold maatte blive nærmere undersøgt, og det har jo den højtærede Minister beredvillig lovet. Det er kun det, jeg har sigtet til; thi hvis denne Ret ingen anden Hjemmel har end den, der findes i § 9, ser jeg ikke rettere, end at den staar paa ganske overordentlig svage Fødder. Naar man opretholder en saadan Ret, maa der ligge noget andet til Grund for den, der maa eksistere andre Bestemmelser, som jeg ikke kender, og det er dem, jeg gerne vilde have frem; det er det, jeg har anmodet Udvalget om, ikke om at fortolke Loven.

Da ingen yderligere ønskede at udtale sig, sluttede Forhandlingen.

Lovforslagets samtlige Paragraffer (se Till. A., Sp. 2365 ff.) og dets Overgang til 3dje Behandling

vedtoges uden Afstemning.

Formanden: Hermed er Dagsordenen udtømt, og jeg skal saa angive Dagsordenen for næste Møde, som afholdes Onsdag den 25de, Kl. 1½, og Dagsordenen er da:

1) *Tredje Behandling af:*

Forslag til Strandingslov for Færøerne.

2) *Tredje Behandling af:*

Forslag til Lov om forskellige Forhold vedrørende Folkeskolen.

3) *Anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Forandringer i Lov om Valgene til Rigsdagen af 12te Juli 1867.

Mødet hævet Kl. 2.40.

34te Møde.

Onsdag den 25de Januar, Kl. 1½.

Protokollen for forrige Møde blev oplæst og vedtagen.

Formanden: Under 20de ds. har Landstingets Udvalg angaaende Forslag til Lov angaaende Sprængstoffer og angaaende Forslag til Lov om Indfødsrets Meddelelse afgivet Betænkninger, der begge ere omdelte.

Ved Skrivelser af 21de og 24de ds. have Finansministeren og Ministeren for Kirke- og Undervisningsvæsenet meddelt mig, at de i Folketinget have fremsat forskellige Lovforslag.

I Skrivelse af Gaars Dato meddeler Indenrigsministeren mig, at han ønsker her i Tinget at fremsætte:

Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg paa Sjælland.

Fra Frederiksberg Kommunalbestyrelse er modtaget et Andragende til Regering og Rigsdag om Anbringelse af en Fodgængertunnel under Jærnbansens Overskæring ved Falkoneralleen ved Frederiksberg Station. Trykte Eksemplarer ville blive omdelte.

Endelig skal jeg gøre opmærksom paa, at der med det første vil være at vælge 13 Medlemmer til Rigsretten for Landstingets Vedkommende.

Uden for Dagsordenen giver jeg først Ordet til den højtærede Indenrigsminister, for at han kan fremsætte det nys anmeldte Lovforslag.

Indenrigsministeren (*Bardenfleth*):

Efter allerhøjeste Bemyndigelse tillader jeg mig at fremsætte Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg paa Sjælland. De Anlæg, som dette omhandler, ere følgende: Anlæg af et nyt Centralværksted i København for Statsbanernes Maskinafdeling, Anlæg af et andet Dobbeltspor paa Banestrækningen Hellerup—Klampenborg i Forbindelse med en Udvidelse af Hellerup og Charlottenlund Stationer, og Udvidelse af Korsør Statsbanestation.

Det første er Anlæg af et Centralværksted. Det turde vel være en bekendt Sag, at Spørgsmaalet om et saadant nyt Værkstedes Anlæg længe har staaet paa Dagsordenen. Størrelsen af et saadant Værksted maa selvfølgelig staa i et vist Forhold til Mængden af det Materiel, som skal vedligeholdes der, og naar man tager i Betragtning, at Planerne til det nuværende Værksted bleve udarbejdede i 1863, og at man den Gang kun regnede med et Materiel bestaaende af 23 Lokomotiver og 451 Vogne, saa vil man let kunne skønne, at Forholdene, som de nu ere, ikke vilde kunne tillade en fortsat Virksomhed i disse Værksteder. Ved den sidste Udvidelse i 1885—86 er man naaet fra 23 til 69 Lokomotiver og fra 451 til 1,634 Vogne, og i 1898—99 vil Antallet være steget saaledes, at man for de Værksteders Vedkommende, som ikke have haft nogen Udvidelse siden 1885—86, i 1899 er kommen op til 189 Lokomotiver og ca. 2,400 Vogne. Med andre Ord: Lokomotivernes Antal er blevet 8 Gange større siden 1863, og Vognenes Antal er blevet over 5 Gange større. Paa det Jærnbaneprojekt, som blev udarbejdet af Jærnbanekommissionen og forelagt Offentligheden i 1892, stod ogsaa Anlægget af et nyt Centralværksted i første Række, men det blev den Gang udskudt til en senere Afgørelse, skønt man erkendte Nødvendigheden af, at Spørgsmaalet ikke maatte udskydes i længere Tid. Den nu udarbejdede Plan til de ny Værksteder er noget mere omfattende end den, som blev forelagt i 1892, og dette hænger ganske naturlig sammen med, at Trafikkens Udvidelse siden 1892 har taget et Opsving, som aldeles ikke var til at beregne. I 1863 kunde vi regne med 65,000 Lokomotivmil om Aaret, i 1892—93 vare vi komne op til 422,000 Lokomotivmil og i 1898—99 til

702,000. I det kommende Finansaar kan man gøre Regning paa at komme op over 800,000. Man kan nu tilnærmelsesvis beregne, at der svarer 1 Arbejder til omtrent 1,000 Lokomotivmil om Aaret, det vil med andre Ord sige, at for hver 100,000 Lokomotivmil, vi komme op, maa vi have 100 Arbejdere flere, og ansætter man den Bestand af Arbejdere, man herefter skulde gøre Regning paa at have Plads til i 1863, til ca. 60, saa vilde hertil nu svare et Antal af ca. 800 Arbejdere. Det er jo umuligt at skaffe Plads til saa mange Arbejdere, fysisk umuligt, og man har derfor hidtil hjulpet sig paa anden Maade. Dels har man til stor Gene for Driften — baade for selve denne og i Henseende til Økonomien — maattet sende Materiellet til andre Værksteder, særlig Aarhus, og dels har man maattet indføre saavel Dag- som Natarbejde i disse Værksteder. Det sidste er en Foranstaltning, som er i høj Grad opslidende baade for Arbejderne selv og for de tilsynsførende Funktionærer, og noget, man ikke vilde tillade sig i privat Virksomhed uden i ganske kort Tid.

Man kunde dernæst spørge, om det ikke vilde være rettest, naar man skal gaa til Bygning af ny Værksteder, da at udvide de bestaaende, hvor de ligge. Det tror jeg imidlertid, man fra alle Sider vil erkende for en uheldig Udvej. Thi naar den nuværende Personbanegaard lettes ved Godsbanegaardens Flytning, vil den derved ledigblevne Plads blive nødvendig til Udvidelse af Personbanegaardens Etablissementer; jeg regner hertil Udvidelse af Depotspor, Lokomotivremiser, Kulgaarde og lignende. Selv bortset herfra maa man sige, at det nuværende Terrain for Værkstedbygningerne ikke rummer de fornødne Udvidelsesmuligheder. Ved derimod at flytte Værkstederne hen til den Plads, som det længe har været forudsat at benytte dertil, ved Kallebodstrand i Forlængelse af den ny Godsbanegaard, vil man have Udvidelsesmuligheder for en meget lang Fremtid. Herpaa gaar denne Del af Forslaget ud.

Det næste Anlæg, som Forslaget omhandler, er et nyt Dobbeltspor paa Strækningen Hellerup—Klampenborg. Man har allerede i adskillige Aar maattet sige, at Trafikken paa denne Strækning kun med Vanskelighed kunde drives med et Dobbeltspor. Disse Vanskeligheder ere selvfølgelig blevne større, efter at Kystbanen er bleven aabnet, og man derved har faaet Dobbelttrafikering dels fra Vesterbro, dels fra Østerbro. Under alle Omstændigheder

vil man saaledes kunne forudse, at det i en forholdsvis nær Fremtid vil være nødvendigt at gaa til dette ny Dobbeltspor. Naar det allerede foreslaas i Aar, er Grunden den, at Ekspropriationen af de fornødne Grunde til det ny Dobbeltspor selvfølgelig vil blive dyrere og dyrere med hvert Aar, der gaar. Dernæst kan det ikke undgaas, at Anlægget af Sporet vil medtage flere Aar. Selv om Forslaget kan blive vedtaget i Aar, maa der paaregnes mindst 3 Aar til dets Gennemførelse, og i Løbet af disse Aar vil Trafikken ganske sikkert være vokset saa stærkt, at det ikke vil være forsvarligt at drive Banen med den fornødne Intensitet alene med det ene Dobbeltspor, der nu findes. — Under Anlægget af det ny Dobbeltspor er indbefattet Udvidelsen af Stationerne ved Hellerup og Charlottenlund tilligemed Fjernelse af alle de Niveauoverkørsler, der nu findes paa den Strækning. — Jeg skal kun tilføje, at Planerne til disse Stationsudvidelser ville findes vedhæftede Lovforslaget.

Det tredje og sidste Anlæg, som Lovforslaget gaar ud paa, er en Udvidelse af Korsør Statsbanestation. Jeg skal tillade mig at minde om, at Loven af 11te Maj 1897 § 1 — den Lov, der gaar ud paa Anlægget af et Dobbeltspor mellem Roskilde og Korsør — indeholder den Bestemmelse, at Udvidelsen af Korsør Statsbanestation skal ordnes ved særlig Lov. Det vil være i ærede Medlemmers Erindring, at der under Behandlingen af det Lovforslag, som jeg her har nævnt, her i Tinget var meget stor Tvivl om, hvilken Vej man skulde gaa med Hensyn til den ved Dobbeltsporets Anlæggelse nødvendiggjorte Udvidelse af Korsør Station. Den Plan, der oprindeligt var forelagt af Regeringen, fandt det paagældende Udvalg for indskrænket, og man ønskede en helt ny Stationsplan. Jeg skal ikke gaa nærmere ind paa denne i det enkelte, men kun bemærke, at den Plan, der nu ledsager Lovforslaget, er gaaet bort fra den Tanke, som laa til Grund for Udvalgets Plan. Der er i Anmærkningerne gjort udførlig Rede for Grundene til, at man har ment at maatte gøre dette. Stationsanlægget, som det vil blive efter Planen, falder i tre Dele, nemlig en Færgestation med et nyt Færgeleje, som ligger Nord for det nuværende nordlige Færgeleje — dernæst den ældre Station med større Sporplads, udvidet Varehus og overdækket Plads mellem Hovedbygningen og Skibenes Anlægsplads — samt endelig Lokomotivstationen med ny

Remise, et Vandtaarn, et mindre Værksted og forskellige andre mindre Etablissementer.

De Udgifter, som disse Foranstaltninger ville medføre, beløbe sig tilsammen til 8,415,000 Kr., herunder ikke indbefattet Ekspropriationsudgifterne, der selvfølgelig ville andrage ret betydelige Beløb. Under Hensyn til de saaledes foreslaaede meget betydelige Udgifter for Statskassen har Regeringen anset det for rettest at foreslaa, at de fornødne Midler tilvejebringes paa samme Maade, som de Udgifter tilvejebragtes, der bleve afholdte til Gennemførelse af Jærnbanelovene af 1894, nemlig ved Optagelse af Statslaan, og hertil turde der være saa meget mere Grund, som jeg i Dag i det andet Ting har forelagt et Lovforslag om forskellige Statsbaneanlæg i Jylland og paa Fyn, der ville andrage en Udgift for Statskassen foreløbig af ca. 7 Mill. Kr. foruden Ekspropriationsudgifterne. — Jeg tillader mig herved at anbefale dette Lovforslag til det høje Tings Velvilje.

Formanden: Eksemplarer af det fremsatte Lovforslag ville blive omdelte.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Tredje Behandling af Forslag til Strændingslov for Færøerne.

(Anden Behandling findes i Tidenden Sp. 634).

Der var til denne Behandling intet Ændringsforslag stillet.

Lovforslaget i dets Helhed sattes under Forhandling.

Ingen begærede Ordet.

Lovforslaget (se Tillæg C.) vedtoges enstemmig med 48 Stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive oversendt til Folketinget.

Derpaa gik man til:

Tredje Behandling af Forslag til Lov om forskellige Forhold vedrørende Folkeskolen.