

faa en saadan Filial, og dels af Hensyn til den store Del af Vestjylland, som mangler Filialer. Jeg tror, det vilde bidrage meget til at ophjælpe Næringslivet, og hvis det er nødvendigt, hvad jeg ikke tror, maatte man hellere betale det ved at nøjes med en noget mindre Afgift.

Da ikke flere forlangte Ordet, sluttedes Forhandlingen.

*Lovforslagets Overgang til anden Behandling*  
vedtoges uden Afstemning.

**N. P. Jensen:** Jeg foreslaar, at Sagen henvises til et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Uden Forhandling og Afstemning  
vedtoges dette Forslag.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om ny Jernbaneanlæg m. v.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 4145).

**Laust Jensen:** Maa jeg allerførst tilde mig at bringe den højtærede Minister for offentlige Arbejder min bedste Tak, fordi han har fremlagt det foreliggende Lovforslag om forskellige ny Jernbaneanlæg. Kort før Jul blev der udsendt en Beretning om Resultatet af Statsbanedriften i Finansaaret fra 1. April 1905 til 31. Marts 1906. Af denne Beretning ville ærede Medlemmer have set og lagt Mærke til, at Overskuddet af Statsbanedriften i det nævnte Finansaar har udgjort et Beløb paa i alt 8,361,235 Kr., hvilket Beløb svarer til en Rente af 4,22 pCt. af den Anlægssum, hvormed Statsbanerne vare opførte den 1. April 1905, og som paa det nævnte Tidspunkt udgjorde et Beløb af 198,230,918 Kr. Maa jeg her i Forbigaaende bemærke, at for nogle Aar siden blev Statsbanernes Anlægsgifter jo nedskrevne med et Beløb af 30 pCt. I og for sig opnaaede man vel ikke stort ved denne Nedskrivning af Statsbanernes Anlægssum udover dette, at det selvfølgelig blev lettere at opnaa en nogenlunde rimelig Rente af denne Anlægssum, da der jo udkræves et mindre Beløb for at opnaa

en rimelig Rente af en Sum, der er 30 pCt. mindre end det Beløb, som egentlig er medgaaet til Anlæg af vort Statsbanenet.

Det er jo i og for sig glædeligt, at vi nu ere komne ind i en Situation, hvor Statsbanedriften giver et nogenlunde rimeligt Overskud. Det skyldes selvfølgelig for en Del de ny Jernbanetakster, der bleve gennemførte ved Loven af 15. Maj 1903, for en Del skyldes det maaske ogsaa den fornuftige, økonomiske, men dog samtidig efter min Overbevisning helt ud forsvarlige Drift af Statsbanerne, som har fundet Sted i de senere Aar. Men hvad nu end Aarsagerne ere — og der er vel for Resten flere Aarsager —, er Resultatet i alt Fald glædeligt, for saa vidt som det forøger Udsigten til, at vi kunne faa den tiltrængte Udvidelse af vort Jernbanenet. Thi skønt vi i dette Øjeblik i vort lille Samfund have et Statsbanenet paa henimod 260 Mil og et Privatbanenet paa henimod 170 Mil, er det dog en Kendsgerning, at der i høj Grad tiltrænges en Udvidelse af vort Jernbanenet, da der endnu, navnlig i Jylland, er store Dele af Befolkningen, hvis Berøring med Jernbanerne og hvis Forhold til Statsbanerne i det væsentlige have bestaaet deri, at de som Skatteydere have været med til at yde Bidrag til andre Anlæg af Baner i Landet, medens de kun i ringe Grad selv have opnaaet det Gode at komme i Forbindelse med det udmærkede Samfærdselsmiddel, som Jernbanerne nu en Gang maa siges at være.

Det var derfor ogsaa ganske rimeligt og naturligt, at der for et Par Aar siden af den daværende Trafikminister blev gjort Skridt til at forberede en Lov om Gennemførelsen af en hel Mængde ny Jernbaneanlæg. Det skete derved, at der blev nedsat en Kommission, som nu efter 2½ Aars ihærdig Virksomhed har afgivet en Betænkning, der jo danner Grundlaget for det foreliggende Lovforslag. Det var efter min Mening en overmaade rimelig Foranstaltning først at lade en saadan Lov behandle i en Kommission og dernæst paa Grundlag af Kommissionsbetænkningen at komme med en hel Mængde Forslag paa et og samme Lovforslag. Thi det, man opnaar ved en Kommissionsbehandling og ved at søge at gennemføre en hel Mængde Forslag samtidig, er jo dette, at man bliver i Stand til at imødekomme en hel Del mere eller mindre berettigede Interesser paa dette Omraade. Endvidere bliver man i Stand