

Der var ikke stillet Ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til Forhandling.

Ingen bad om Ordet.

*Lovforslaget* (se Tillæg C.)

vedtoges enstemmigt med 72 Stemmer.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Tredie Behandling af Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v. [Hornbæk—Gilleleje-Banen].*

(Anden Behandling findes i Tidenden Sp. 3483.)

Der var ikke stillet Ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til Forhandling.

**Laust Jensen:** Naar man staar overfor et saa vigtigt Spørgsmaal, som Udvidelsen af Landets Jernbanenet og dermed Fremme af Trafikmidlerne maa siges at være, er det baade rimeligt og naturligt, at forskellige Synspunkter gør sig gældende. Det, jeg sigter til i denne Forbindelse, er ikke Spørgsmaalet om Betimeligheden og Hensigtsmæssigheden af de enkelte Jernbaneanlæg, hvorom der til en given Tid kan være stillet Forslag, jeg tænker i denne Sammenhæng nok saa meget paa Spørgsmaalet om, hvilke Principper og Grundlinier Staten bør følge ved Anlæg af nye Jernbaner. Der kan navnlig være Tale om to Principper. Det første er det, ifølge hvilket man fremmer Forslag om Jernbaneanlæg enkeltvis, efterhaanden som saadanne Planer fremkommer, i Tilid til, at de mest begrundede Forslag kommer først, de mindre berettigede sidst. Oprindelig har Staten vel fulgt denne Fremgangsmaade, og det vil i Almindelighed være forsvarligt, naar man kan gaa ud fra, at de mest berettigede Forslag kommer først, medens de mindre berettigede venter. Imidlertid tror jeg, man ikke altid kan gaa ud fra denne Forudsætning, og derfor har Staten ogsaa fulgt det andet Princip at optage en samlet Plan til Overvejelse, hvorved man lettere opnaar Enighed med Hensyn til at imødekomme de lokale Interesser, der kan være Tale om.

Det sidstnævnte Princip bliver mere og mere ledende for Staten, det er i

alt Fald bragt i Anvendelse ved flere betydelige Jernbanelove i de sidste Aar. Jeg minder om den store Jernbanelov af 8. Maj 1894, der omfattede forskellige Statsbaneanlæg, bl. a. Erhvervelse af Arealer til Forberedelse og Anlæg af den nye Godsbanegaard i København, Klampenborg-Banens Forlængelse til Helsingør, den saakaldte Kystbane, Anlæg af Statsbanerne fra Ringe til Nyborg og fra Slagelse til Værslev, Flytning af Statsbanestationen ved Viborg og endelig Anlæg og Drift af 29 Privatbaner. Senere fik vi under 27. April 1900 en anden stor Jernbanelov, der omfattede Anlæg af forskellige Statsbaner i Jylland, bl. a. Banerne fra Holstebro til Herning, fra Viborg til Herning og fra Langaa til Silkeborg, og desuden Erhvervelse af Grund til en Godsbanegaard i Aarhus samt Udvidelse af Statsbanestationerne i Korsør og Esbjerg og Ordningen af Gedser—Warne-münde-Routen. Endelig har vi bragt dette efter min Mening i Hovedsagen rigtige Princip i Anvendelse ved den store Jernbanelov af 27. Maj 1908. Denne Lov blev den mest omfattende Jernbanelov, der nogen Sinde er vedtaget herhjemme, idet der paa den findes Bestemmelser om Anlæg af ikke mindre end 51 private Baner og 6 Statsbaner.

Fordelen ved at tage en samlet Plan op til Overvejelse, naar der er Tale om nye Jernbaneanlæg, ligger, som nævnt, i den Udsigt, man har til lettere at opnaa Enighed om en større Plan end om en lille, idet man ved den store Plan kan imødekomme de fleste lokale Interesser. Men paa den anden Side vil det, naar man vedtager en saa stor Lov, som Jernbaneloven af 27. Maj 1908 er, blive vanskeligt at faa de mindste Enkeltheder ordnet paa fuldt ud tilfredsstillende Maade. Hertil bidrager ogsaa, at der under Behandlingen af en saadan Lov bliver fremsat saa mange Ønsker og Krav overfor Lovgivningsmagten, at denne i Virkeligheden bliver noget i Tvivl om, hvad der i dette eller hint enkelte Tilfælde er det rigtige. Jeg skal i denne Forbindelse minde om, at da vi havde den store Jernbanelov til Behandling i Samlingerne 1906—07 og 1907—08, modtog vi i Jernbaneudvalget, hvori jeg for Resten var Sekretær, mellem 90 og 100 Deputationer. Under saadanne Forhold og med Henblik paa, at Lovforslaget er saa omfattende, som Tilfældet er, tror jeg, det vil findes forsvarligt, forstaaeligt, rimeligt og naturligt, om det siden hen viser sig, at der er en eller an-