

den Enkelthed i den store Lov, hvor der trænges til en Revision. Det har ogsaa vist sig, at der i de faa Aar siden Vedtagelsen af Loven er foretaget Ændringer i denne store Jernbanelov af 1908, dels Ændringer af de Planer, der var vedtagne, dels Ændringer, der fremtræder som Supplementer til de forskellige Jernbanelovplaner paa denne Lov.

Jeg minder om, at allerede Aaret efter Lovens Vedtagelse fremkom der her i Tinget et privat Lovforslag om at omordne Forholdene med Hensyn til adskillige af de Baner, der var vedtagne paa den store Jernbanelov. Ændringen angik de tre Baner, der skulde føres fra Kolding ud i denne Bys sydlige Opland, saa at de tre Numre blev opført som eet Nummer, og endvidere — og det var det væsentligste — gik Ændringen ud paa, at de tre Kolding-Sydbaner, der oprindeligt var vedtagne som smalsporede, kunde anlægges med den Sporvidde, som Koncessionshaverne maatte ønske, idet man var paa det rene med, at Befolkningen paa denne Egn ønskede at faa Banerne anlagt som normalsporede Baner. I det hele kan man sige — hvis jeg maa berøre dette Spørgsmaal i denne Forbindelse —, at smalsporede Baner er en Uting; naar de lægges i en Egn, hvor Jernbanenettet korresponderer og samvirker med Statsbanerne. I en saadan Egn maa det anses som en Selvfølge at anlægge Baner med normal Sporvidde. Smalsporede Baner passer kun paa de Steder, hvor Trafikken er i høj Grad begrænset, hvor Udviklingsmuligheden for Trafikken ikke er stor, og hvor en Korrespondering med normalsporede Baner maa siges at være udelukket. I Samlingen 1910—11 blev der fremsat og ogsaa vedtaget en Supplementslov til den store Jernbanelov af 1908. Den angik den saakaldte Rødby Havnebane, som jeg maaske kan kalde den, eller Anlægget af en Bane fra Rødby til Havnen, for hvis Uddybning Staten havde ofret betydelige Summer. Saa naaede man frem til Rigsdagssamlingen 1912—13. Her blev der ogsaa fremsat en Del Lovforslag om Ændringer i den store Jernbanelov. Bl. a. blev der som et Slags Tillæg til Jernbaneloven vedtaget et Lovforslag om en Bane fra et Punkt paa Helsingør—Hornbæk-Banen til Esrom. Endvidere et Lovforslag om, at den paa Jernbaneloven vedtagne Bane Køge—Kværkeby skulde ændres til en Bane fra Køge til Ringsted eller Kværkeby, og endelig blev det vedtaget, at den paa Jernbaneloven ved-

tagne private Bane fra Tistrup til Grindsted skulde ændres til en Privatbane fra Grindsted til Tistrup eller Varde.

Disse Ændringer i Jernbaneloven, der er foretagne i de faa Aar, der er gaaede, siden denne store Lovs Vedtagelse, er et Vidnesbyrd om, at Lovgivningsmagten ikke har truffet den paagældende Egn's Ønsker og Smag med Hensyn til dens Jernbaneanlæg. Dette skal dog ikke siges som nogen som helst Bebrejdelse mod Lovgivningsmagten, for hvem det sikkert vilde være saa godt som umuligt paa en saa stor og omfattende Lov som denne at faa alle Enkeltheder ordnet saaledes, at de netop faldt sammen med den paagældende Egn's Ønsker og Smag.

Naar vi nu, hvad jeg haaber og forudsætter som en Selvfølge, staar overfor en enstemmig Vedtagelse af et Forslag om Forlængelse af Helsingør—Hornbæk-Banen, maa jeg sige, at Fremkomsten af dette Lovforslag er et Vidnesbyrd om, at der er Enkeltheder paa denne Jernbanelov, som man kunde ønske anderledes. Oprindeligt er Forslaget om en Jernbane fra Hornbæk til Gilleleje vedtaget uden noget som helst Tilskud fra Staten. Det har imidlertid vist sig, at den nødvendige Anlægs kapital ikke kunde skaffes til Veje, og den højtærede Minister har da med stor Elskværdighed fremsat et Lovforslag i Folketinget, som gaar ud paa, at Staten til Fremhjælpning af Baneanlægget skulde tage Aktier for 200,000 Kr. Dette Lovforslag er i Udvalget undergaaet den Forandring, at man betegner Banen som en Forlængelse af den bestaaende Bane fra Helsingør til Hornbæk, og at Staten yder Halvdelen af de 650,000 Kr., som man mener vil medgaa til Banens Anlæg. Begrundelsen for, at Staten yder et saa betydeligt Offer, er blandt andet de Interesser, som Staten som saadan maa siges at have i dette Baneanlæg, og der henvises i Bemærkningerne til Lovforslaget til, at Staten er Grundejer i den paagældende Egn. Staten har et Hundrede Tønder Land Skov og et halvt Hundrede Tønder Land Jord af anden Beskaffenhed. Jeg respekterer fuldt ud denne Begrundelse og glæder mig over at kunne slaa fast, at der ved et Jernbaneanlæg kan henvises til de store Grundejerinteresser, Staten har i den paagældende Egn, og jeg indkasserer dette Syn paa Sagen som en vægtig Begrundelse for, at den store midtjydske Længdebane, hvis Anlæg vel snart bliver paabegyndt, kan blive lige saa gunstigt stille. Jeg har mange Gange her i Salen fremhævet de