

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om midlertidig Lettelse af Ølskatten.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 4713 ff.).

Sagen sattes under Forhandling.

Ingen begærede Ordet.

*Lovforslagets Overgang til 2den Behandling*

vedtoges uden Afstemning.

**Ingvard Jensen:** Jeg tillader mig at foreslaa, at Lovforslaget henvises til det Udvalg, der behandler Lovforslaget om Ændringer i Toldloven af 4de Juli 1863.

Uden Forhandling og Afstemning vedtoges dette Forslag.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Forandring i Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner. [Rødkærsbro—Kellerup-Bane].*

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 4721.)

Sagen sattes under Forhandling.

**Anders Jensen:** Jeg vilde gerne begynde med at sige den højtærede Trafikminister en oprigtig Tak for det foreliggende Lovforslag. Jeg haaber, det kan gaa igennem Rigsdagen uden at sætte Lidenskaberne i Bevægelse, som Banespørgsmaal gerne pleje at gøre til alle Sider. Det er jo kun en lille uskyldig Bane, og det er ingen ny Bane, her er foreslaaet, det er en Del af en ældre vedtagen Bane fra 1894, nemlig Banen Rødkærsbro—Kellerup—Silkeborg. Den er nu her indskrænket til en Rødkærsbro—Kellerup—Bane og udgør kun omtrent  $\frac{1}{3}$  af den oprindelige Veglængde, ligesom Bekostningen ogsaa kun er ca. en Trediedel. Medens den første Bane var anslaaet til at koste omtrent 1,600,000 Kr., vil den her foreslaaede Banestump kunne bygges for ca. 500,000 Kr., altsaa et lille uskyl-

digt Forslag, som jeg venter vil kunne gaa stiltfærdigt igennem.

Det er for Resten en i mange Maader mærkelig Vanskæbne, Kellerupkredsen har haft med sine Baner. De ere alle sammen komne til at gaa udenom. Ikke mindre end 4 Statsbaner stryge uden om Valgkredsen, de berøre den lige, men mere gøre de ikke, saa at Beboerne kunne høre Lokomotivets Fløjten og undertiden se Røgen fra Skorstenen, dermed maa de nøjes. De to gamle Baner, Langaa—Viborg til den ene Side og Skanderborg—Skern til den anden Side og de to nys vedtagne, endnu ikke byggede, Viborg—Herningbanen mod Vest og Langaa—Silkeborgbanen mod Øst, stryge alle fire forbi Kredsen Dør, uden at Kredsen i nogen væsentlig Grad har faaet Gavn af dem. Det er altsaa Kredsen egen gamle Privatbane fra 1894, der nu søges reduceret til en mindre Bane fra Rødkærsbro til Kellerup. Denne lille Bane vil have megen Betydning for en stor Del af Valgkredsen, ikke mindst for den lille, livlig fremadskridende By med den energiske Befolkning, Kellerup, og den vil komme til at knytte et forholdsvis meget frugtbart Opland til sig og drage det ind i det jydsk Jernbanenet. Den vil aabenbart have aldeles fortrinlige Betingelser for at kunne betale sig, fordi det er en af Midtjyllands frugtbareste, folkerigeste, mest producerende og mest forbrugende Egne.

Hvad Kellerup By angaar, skal jeg give nogle Tal til Oplysning om dens Fremgang og Udvikling. Jeg tager Aaret 1885 og sammenligner det med Aaret 1901. I dette Tidsrum af 15 Aar er Haandværkernes Antal i Byen steget fra 24 i 1885 til 75 i 1901. Den Gang var der 1 Læge i Byen, nu er der 3, da var der 1 Dyr-læge, nu er der 2, da var der 7 Købmænd, nu er der 21. Det illustrerer ganske godt Byens Udvikling og Fremgang. Endnu stærkere kan det maaske illustreres ved at nævne Postvæsenets Udvikling. I 1885 indgik der Breve til Kellerup Postkontor i et Antal af 113,459 — nu for Tiden indgaar der 230,160 om Aaret. Af Pakker indgik der i 1885 4,732, nu 11,900. Aviser og Tidsskrifter omdeltes i et Antal af 5,246, nu i et Antal af 17,125. Af Landposter udgik der den Gang 10, nu udgaar der 24. Det er i de fleste Forhold en Tredobling af Tallet. Det vil blive en betydelig Endestation i Kellerup By, og der vil knyttes 6—7 meget frugtbare, folkerige Sogne til denne Bane med en Folkemængde af over 9,000 Mennesker. Jeg kan oplyse for et