

forøvrigt et Spørgsmaal, om man ikke netop vilde betjene Egnen bedst — det tror jeg — ved ikke at anlægge en egentlig gennemgaaende Trafikbane; der er jo ingen, som har nogen videre Fornøjelse af, at Togene farer forbi; det drejer sig snarere for Egnen om at blive betjent ved Tog, som holder tilstrækkelig mange Steder; og, som sagt, den udenlandske Forbindelse, tror jeg, vil komme til at ligge fuldt tilfredsstillende paa den nu angivne Rute over Næstved.

Saa rejste det ærede Medlem Spørgsmaalet om Lille Bælts-Broen og spurgte, om jeg havde i Sinde at fremsætte et Lovforslag derom, eller dog, om jeg ikke paa Finans- eller Tillægsbevillingsloven vilde fremsætte Forslag om Bevilling til Afholdelse af en Ingeniørkonkurrence for dette Projekts Vedkommende. Jeg maa tilstaa overfor det ærede Medlem, at skulde Rigsdagen vise mig den Velvillie at acceptere de Lovforslag, som for Tiden ligger paa dens Bord, samt de nu bebudede om Aarhus—Kalundborg-Forbindelsen og Storstrøms-Broen, tror jeg ikke, jeg har Kræfter til stort mere i Retning af gennemgribende og store Trafikforslag, og jeg tror, at det da ogsaa vil være forsvarligt at puste lidt ud ovenpaa det meget, som er vedtaget i de sidste Par Aar. I Virkeligheden vil det tage en ikke ubetydelig Aarrække, inden de store Anlæg, som er bevilgede, vil kunne være gennemførte, og det tør ogsaa nok siges, at de Anlæg, som nu er bevilgede, er de mest paa-trængende, og at allerede Gennemførelsen af disse vil gennemgribende bidrage til at forbedre vore Jernbaneforhold. Lille Bælts-Broen er et Spørgsmaal, der har mange Vanskeligheder, ikke blot kræver selve Broanlægget meget store Bekostninger — det er jo et meget dybt Farvand, der her er Tale om —, men det vil ogsaa være forbundet med store Vanskeligheder at tage Stilling til Ordningen af Forholdene i Jylland, idet en saadan Bro ikke kan føres over til umiddelbar Forbindelse med Fredericia. Lille Bælts Broen vil kræve en fuldstændig Omlægning af Jernbaneanlægene ved Fredericia, og det er i det hele et Spørgsmaal, som jeg for Tiden ikke har tilstrækkelig Oversigt over.

Til Slutning vil jeg gerne udtale, at jeg med stor Interesse paaørte de Bemærkninger, som det ærede Medlem fremsatte om Udviklingen af vort Trafikvæsen, om den manglende Interesse, der i sin Tid er blevet vist fra Bevillingsmyndighedernes Side, og som i de senere Aar virkelig kan siges direkte at have hævnnet sig i den Betydning, at Banerne ikke har været i Stand til at

magte deres Opgaver. Jeg hørte med stor Interesse, at det ærede Medlem var tilbøjelig til at søge i hvert Fald en Del af Aarsagerne til de Fejl, man bebrejder Statsbaneadministrationen, i de mangelfulde Anlæg, i den Tvang til urimelig Sparsommelighed, som har været paalagt dem i en stor Aarrække. Det ærede Medlem er ikke paa langt nær det eneste Medlem af Rigsdagen, som ser saaledes paa dette Forhold, der er efterhaanden, tror jeg, mange ærede Medlemmer af Rigsdagen, som ser saaledes paa det, og man har i de senere Aar kunnet mærke et ubetinget Omslag i den Stemning, som har været herskende overfor Kravene om nye Bevillinger og om nye Anlæg. Det er mit Haab, at denne Stemning vil være voksende og sætte sig gode Spor i det fremtidige Arbejde.

**Jensen-Grimsbjerg:** Den højtærede Ministers Udtalelser giver mig Anledning til et Par Bemærkninger.

Den højtærede Minister var ked af at høre mine Udtalelser om Færgeforbindelsen. Jeg vil dertil sige, at jeg selvfølgelig — det behøver jeg vel egentlig ikke at fortælle, thi det giver sig af sig selv — har Interesse for den bedst mulige Forbindelse mellem Jylland og Hovedstaden, og hvis den højtærede Minister kunde overbevise mig om, at en Færgeforbindelse mellem Aarhus og Kalundborg med tilhørende Hurtigtog fra Kalundborg til København er den bedste Forbindelse for Persontrafikens Vedkommende, vilde jeg naturligvis være villig til at gaa bort fra det Syn, som jeg for Tiden har paa dette Forhold, men jeg tror ikke, at det er den bedste Forbindelse. Persontrafikken kræver Hurtighed, og denne Hurtighed kan Færgerne ikke præstere. Desuden er det, hvis de blot skal sejle nogenlunde hurtigt, meget dyrere med Færger end med Skibe. Jeg tror derfor, at den bedst mulige Forbindelse for Persontrafikken mellem store Dele af Jylland og Hovedstaden vil være med Skibe imellem Kalundborg og Aarhus. Med Hensyn til Godset synes jeg, at Spørgsmaalet nærmest bliver, om Banerne kan magte Trafikken, der er dér ikke Tale om en enkelt Time, saaledes som der vel kan være for Persontrafikens Vedkommende. Kan Banerne ikke magte Trafikken og skal de altsaa aflastes, er det naturligt med en Godsfærge.

Den højtærede Minister udtalte, at man maatte tage Konsekvensen af de tidligere Love, og det er en given Sag. Naar den dobbeltsporede Bane mellem Randers og Aarhus bliver til Virkelighed, skal der paa