

tetsbehandling, skal jeg heller ikke demonstrere ved at forlange et Udvalg nedsat desangaaende.

**Formanden:** Det ærede Medlem Hr. Dahlgaard har Ordet for en kort Bemærkning.

**Dahlgaard:** Resultatet af det ærede Medlems Forslag om at ophæve Jernbaneskylden vilde da blive, at de Personer, der havde Fordel af Jernbanens Anlæg, blev fri for at betale for denne Fordel, medens de Personer, som ikke havde Fordel deraf, kom til at betale mere i Tilskud til de paagældende Baner.

Hermed sluttede Forhandlingen.

*Lovforslagets Overgang til anden Behandling*  
vedtoges uden Afstemning.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Tilvejbringelse af en dobbeltsporet Jernbanebro over Lille Bælt m. v.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 3503).

Sagen sattes til Forhandling.

**Tange:** Endskønt den Sag, som vi nu gaar til at behandle, har været fremme i den offentlige Diskussion herhjemme gennem mange Aar, ja, i langt over en Menneskealder, kan man sige, er det dog første Gang, der paa Rigsdagens Bord ligger et Lovforslag, der gaar ud paa at bygge en fast Bro over Lille Bælt. Det er i Aar 40 Aar siden, at de danske Statsbaner første Gang begyndte at arbejde med dette Projekt. Efter at man i 1872 havde gennemført Færgeforbindelsen Fredericia—Strib, blev Statsbaneledelsen hurtigt klar over, at denne Forbindelse alligevel i det lange Løb vilde være ganske utilfredsstillende. Allerede i 1883 udarbejdede Statsbaneledelsen et Forslag til en fast Broforbindelse over Lille Bælt, gaaende ud paa at bygge Broen omtrent paa det samme Sted, hvor man nu foreslaar at bygge den. Forslaget kom imidlertid ikke længere; det er ikke ganske klart hvorfor, og det er ikke let at faa oplyst Grundene til, at det gik saaledes, men man tager neppe fejl, naar man

gaar ud fra, at de daværende politiske Forhold har en ikke ganske ringe Skyld deri. Der var som bekendt i de Aar, i 1883 og fremefter, ikke rigtig Plads, om jeg saa maa sige, for større Reformlovgivningsarbejder, og Sandsynligheden taler for, at det er en af Hovedgrundene til, at Forslaget ikke kom længere. Der gik adskillige Aar, inden man begyndte at beskæftige sig med Lille Bælts Broen igen, først i 1899 kom Sagen frem for første Gang i den danske Rigsdag, men heller ikke i 1899 stillede man Forslag om at gaa til Bygning af Lille Bælts Broen; den daværende Minister Bardenfleth stillede blot et Forslag om en Bevilling paa 60 000 Kr. til Udskrivning af en Konkurrence angaaende en fast Broforbindelse mellem Fyn og Jylland. Nu har dette Forslag fra 1899 i og for sig kun historisk Interesse, men det er alligevel ganske ejendommeligt at lægge Mærke til, at uagtet dette Forslag, som lød paa en beskeden Bevilling paa 60 000 Kr., var fremsat i Forbindelse med andre Jernbaneforslag af ret betydelig Rækkevidde, f. Eks. Forslag om Udvidelse af Esbjerg Banegaard, Forslag om Tilvejbringelse af Jord til en ny Godsbanegaard i Aarhus og endelig Forslag til Dobbeltspor over Fyn, er det alligevel Lille Bælts Broen, der optager Sindene, det er den, hvormed Debatten drejer sig, de andre Ting glider mere og mere i Baggrunden. Man havde naturligvis fra Statsbaneledelsens Side samtidig med, at der stilledes Forslag om denne Bevilling paa 60 000 Kr., udarbejdet et Projekt til en Broforbindelse, og dette gik ud paa at bygge Broen paa det smalleste Sted i Bæltet, altsaa noget vestligere, end der var Tale om i 1883. Hvis Bevillingen paa de 60 000 Kr. var blevet vedtaget, maatte Forudsætningen naturligvis i og for sig være, at man senere vilde gaa i Gang med at bygge Broen, som den Gang var anslaaet til at ville koste ca. 15 Mill. Kr., men under Forhandlingerne i Folketinget gled dette Spørgsmaal ud, Forslaget om Bevillingen paa de 60 000 Kr. blev ikke gennemført i Folketinget, og dermed var Planen foreløbig strandet igen. Vi kommer saa ind i Begyndelsen af det nye Aarhundrede, og i de første Aar af dette er det, som om Lille Bælts Broen glider noget mere i Baggrunden; ganske vist bliver der talt om den Gang efter Gang ved de forskellige Finanslovbehandlinger, ja, man kan vel godt sige, at i Løbet af disse 40 Aar er der ikke ret mange Finanslovbehandlinger, hvor Lille Bælts Broen ikke er