

dette høje Ting. Men foruden at belaste Statskassen særlig paa denne Maade vil Anlægget af Aarhus—Randers-Banen ogsaa belaste Statsbanernes Driftsudgifter betydeligt, thi der vil neppe komme nogen særlig forøget Trafik ved Anlægget af en saadan Bane, hvorimod der sikkert vil blive betydelige Udgifter ved Driften af den. Forholdet er da alt i alt dette, at de Foranstaltninger, der er Lovhjemmel for efter Loven af 1918, vil belaste Statens Budget ganske anderledes end Lille Bælts Broen, som tværtimod vil være en produktiv Foranstaltning, en Foranstaltning, der vil forbedre Statsbanedriftens Økonomi i Modsætning til de Anlæg, det nu foreslaas at udtage af Loven af 1918, og jeg kan give det Forslag, der herom er stillet, min udelte Tilslutning.

Jeg skal hermed anbefale det foreliggende Lovforslag til det høje Tings villige Behandling, idet jeg for mit eget personlige Vedkommende vil tilsige min Medvirken til, at Arbejdet i det Udvalg, som jeg agter at foreslaa nedsat, fremmes saaledes, at Lovforslaget eventuelt kan vedtages i denne Samling.

**Laurits Knudsen:** Maa jeg først paa mit Partis Vegne udtale en Tak til den højtærede Minister, der har været i Stand til først og fremmest at stille dette Forslag og dernæst at føre det saa langt gennem Rigsdagen, som det nu er naaet. I Forbindelse hermed vil jeg gerne sige, at det er mit og mit Partis Ønske, at Lovforslaget helt og fuldt gennemføres i denne Rigsdagsamling, selv om der kun er en ganske kort Tid tilbage af den. Jeg kan altsaa helt og fuldt paa mit Partis Vegne anbefale Lovforslaget.

Da Lovforslaget kom til Folketinget, havde det jo en anden Form, end det nu har, og det ses da ogsaa, at der er bragt adskillige Ofre for at føre denne Sag igennem. Imidlertid er Lovforslaget forelagt saa grundigt her af den højtærede Minister, at der ikke vil være særlig Anledning til at fordybe sig ret meget i Enkelthederne, navnlig ikke for os, som er enige om at ville føre Lovforslaget igennem. Naar jeg taler om Grundighed i Behandlingen af dette Lovforslag, kan jeg henvise til, at der fra Folketingets Behandling foreligger ca. 150 Spalter; jeg tror dermed at kunne konstatere, at Behandlingen i Folketinget har været meget grundig, og der vil derfor heller ikke være særlig Grund for mig til at gaa ind paa Enkeltheder. Jeg skal da udtale mig ganske kort om Lovforslaget.

Først og fremmest vil jeg gerne udtale

min Anerkendelse af og min Ros til de danske Statsbaners Ledelse, som stadig væk, kan man sige, gennem mange Aar har haft sin Opmærksomhed henvendt paa dette store Projekt, Bygningen af en Bro over Lille Bælt. Det er rigtigt, som det allerede er nævnt, at i 1872 fik man Færgerne mellem Jylland og Fyn, og det er ogsaa rigtigt, som det blev nævnt af Ordføreren for Venstre, at man blot 10 Aar senere var klar over, at Færger ikke var Idealet. Allerede midt i 80erne blev man altsaa klar over, at man maatte spekulere paa noget andet, og man begyndte da at foretage en Beregning over Bygningen af en Bro over Lille Bælt, og der blev allerede paa det Tidspunkt udarbejdet et Projekt eller Forslag, om man kan kalde det saa. Det naaede imidlertid ikke at komme til Rigsdagen. Jeg antager, at Grunden nærmest har været den, at man ikke paa det daværende Tidspunkt har tænkt sig at kunne faa Støtte fra Rigsdagen. Senere, i 1899, gør man et Forsøg paa at naa ind til Rigsdagen med en Ansøgning om en Bevilling til at lade afholde en Konkurrence om Projekter til Bygningen af en Lille Bælts Bro. Men heller ikke saa sent som i 1899 var Rigsdagen stemt for at støtte dette Foretagende. I de siden da forløbne 25 Aar har man næsten ikke hørt Tale om Lille Bælts-Broen uden Mand og Mand imellem. Men med Tiden bliver dette Foretagende jo mere og mere bydende nødvendigt som Følge af den stærke Stigning, der er sket i Trafikken, og den store Trafikforøgelse, der er foregaaet ved, at Sønderjylland er blevet knyttet til Danmark, gør det sikkert nødvendigt, at dette Lovforslag ret snart vedtages af Rigsdagen. Det er oplyst her, hvordan Trafikken var for 25 Aar siden, og hvad den nu har udviklet sig til, og Forskellen er jo den, at medens man for 25 Aar siden overførte  $\frac{1}{4}$  Million rejsende, overføres der nu  $\frac{3}{4}$  Million, altsaa en Stigning i Løbet af 25 Aar paa  $\frac{1}{2}$  Million rejsende. Man maa naturligvis være klar over, at i de samme 25 Aar er der foretaget Anskaffelser af Færger og Udvidelser af Færgelejerne, og at man stadig vil være nødt til at gaa til flere Udvidelser. Jeg kan imidlertid ikke tænke mig, at Arealerne paa begge Sider af Bæltet er af en saadan Beskaffenhed, at man kan fortsætte med disse Udvidelser.

Til Forslaget om Broen, saaledes som det blev fremsat i Folketinget, var der knyttet 4 Vejprojekter, som var anslaaet til Priser, der laa mellem 6 og 10 Mill. Kr. Jeg tror, man har ramt det rette, naar man er kommet til det Resultat, at Trafikken