

ad og bestemmer, at en Part af Ejerne skal betale og en anden skal være fri. Men saa har man naturligvis det tilbage, som ogsaa er nævnt her, og hvorom der har været talt adskillige Ord i det andet høje Ting, nemlig Broafgiften. Herom har jeg den Mening, at man ikke kan sætte Broafgiften saa højt, at den tilnærmelsesvis kan give en Indtægt af 500 000 Kr. om Aaret, og endnu mindre 1 Million, som man havde tænkt sig ved Lovforslagets Fremsættelse. Jeg ser, at Ordførerne i Folketinget lige saavel som det ærede Medlem (Thomas Larsen), der talte paa Venstres Vegne her, har betkæftiget sig med Limfjordsbroen ved Aalborg, om end kun ganske lidt. Man har bl. a. bævnt, at det kostede 55 000 Kr. at indkasere Broafgiften ved Aalborg, og dette Tal er absolut ikke overdrevent. Men hvis man kendte de nærmere Forhold deroppe, vilde man vistnok komme til det Resultat, at det ikke er nogen stor Udgift i Forhold til det hele Regnskab og Administrationen.

Jeg vilde for øvrigt have ønsket, at man i det andet høje Ting, netop da der var Tale om Færdselsbroen over Lille Bælt, havde beskæftiget sig lidt mere med Broen ved Aalborg. Man vilde da have faaet et rigtig gammeldags Billede frem af en Broafgift. I Overensstemmelse med, hvad der allerede er nævnt af Ordføreren for Venstre, vil jeg gerne sige, at der slet ikke trafikmæssigt set kan være Tale om en Sammenligning mellem de to Broer. I 1926 har Færgerne ved Lille Bælt overført 62 500 Automobiles og desforuden 5 000 Motorcykler, men i samme Aar er Limfjordsbroen, som jo ogsaa er en Færdselsbro, passeret af omtrent 600 000 Køretøjer og af 5—6 Millioner Fodgængere. Se, det er noget ganske andet; jeg mener overhovedet ikke, der kan være Tale om nogen Sammenligning mellem disse to Broer, og samtidig maa man gøre sig klart, at en Trafik som den ved Aalborg vil der aldrig kunne blive Tale om over Lille Bælt.

Hvad enten man nu taler om Færdselsbroen ved Lille Bælt eller Limfjordsbroen, er det min Opfattelse — ligeledes i Overensstemmelse med, hvad den ærede Ordfører for Venstre udtalte —, at i alt Fald naar man kommer saa langt ned som til, at Personer skal betale 5 Ø. for at passere ad en ganske almindelig Landevej, hvad Broen jo dog kun er, er det baade gammeldags og meningsløst. Men naar det gælder Køretøjer og ganske specielt Motorkøretøjer, der jo allerede i Forvejen har Betalingspligt til Vedligeholdelse af vore Veje, stiller Sagen sig ganske ander-

ledes, ikke mindst set paa Baggrund af, at det er Motororganisationerne, der stærkest har rejst Kravet om denne Bro; de maa selvfølgelig ogsaa betale for den. Jeg har tidligere brugt Udtrykket Samfundsopgave, men jeg vil dog ikke gerne have dette Udtryk anvendt, naar Talen er om denne Færdselsbro, thi det er ganske givet, at den i væsentlig Grad vil være forbeholdt Motorkøretøjer, hvilket derimod ikke gælder Broen ved Aalborg. Det bliver sikkert kun ganske faa, der vil reflektere paa en Spadseretur fra Fredericia til Middelfart, og jeg vil i alt Fald finde det ganske utiltalende at fastsætte en Afgift af 5 Ø. for en saadan Tur. Selv om man eksempelvis vilde afrunde det Tal paa 67 000 Motorkøretøjer, som i Fjor passerede Lille Bælt, opad til 70 000 og tage en Broafgift omtrent som den, vi tager oppe ved Aalborg, nemlig 35 Ø. af et Personautomobil, saa vilde man derved kun naa en Indtægt af 25 000 Kr., hvad der vilde være som en Draabe i Havet i Sammenligning med det Beløb, der her er Tale om. I Folketinget har man endvidere opgivet Gummiafgiften, der var anslaaet til at indbringe ca. 1 Mill. Kr. om Aaret, en efter min Mening haard Beskatning. I Stedet er der i Lovforslaget indsat en Bestemmelse om, at man af Motorafgiften tager 500 000 Kr. om Aaret, men samtidig giver man en Betalingsfrist af 15 Aar. Dette er efter min Mening betydeligt lempeligere Vilkaar, selv om man heller ikke derved kommer ud over det uheldige i, at alle skal være med til at betale.

Imidlertid, jeg tror, at Folketinget, før denne Sag kom til Behandling her, har beskæftiget sig saa indgaaende med hele dette Spørgsmaal om en Færdselsbro, at man ikke har været i Stand til at faa en bedre Afslutning end den, der her foreligger, og jeg skal til Slut blot nævne et andet Moment, som man ikke kan se helt bort fra, og som ogsaa er nævnt baade af den højtærede Minister og af Venstres ærede Ordfører: at man ved at bygge Færdselsbroen samtidig med Jernbanebroen kan spare ca. 3½ Mill. Kr. De Forandringer, der er foretaget i det andet høje Ting, er i det hele taget af den Karakter, at vi betragter dem som betydelige Forbedringer af Lovforslaget, og jeg kan derfor paa mit Partis Vegne anbefale dette til Vedtagelse i det høje Ting.

Tvede: Baade under Rigsdagssamlingen 1923—24 og senere er det blevet sagt, at Bygningen af Lille Bælts Broen af