

denne erlægges ikke blot af Automobile, men ogsaa af almindelige Køretøjer, Cyklister, Fodgængere, og hvem der for øvrigt vil over Broen.

Naar der i denne Forbindelse i Bemærkningerne er henvist til, at det koster aarligt 55 000 Kr. at opkræve Broafgiften ved Limfjorden, saa skal jeg ikke paa dette Tidspunkt udtale mig om, hvorvidt dette Beløb er for lille eller for stort, dertil maa man kende Forholdene bedre, end jeg gør i Øjeblikket. Ved en flygtig Betragtning vil man maaske nok synes, at det er et meget stort Beløb, men naar man erindrer, at det for nogle Aar siden blev oplyst, at det kostede, jeg tror 15 000—16 000 Kr. om Aaret at faa et Jernbaneløb et Sted øvre i Jylland lukket op og i nogle Gange om Dagen, saa ved jeg dog ikke, om dette Beløb er saa overdrevent stort. Men helt bortset derfra vil jeg dog gerne gøre opmærksom paa, at der er jo en væsentlig Forskel paa Limfjordsbroen og saa Broen over Lille Bælt; Limfjordsbroen er en bevægelig Bro, der skal ekstra Betjening til at lukke den op og i, hver Gang der skal et Skib igennem. Jeg vil dog mene, at det vilde være muligt at faa Broafgiften opkrævet langt billigere, og jeg er i hvert Fald ikke i Tvivl om, at hvis den højtærede Trafikminister vilde gaa den praktiske Vej at forpagte Broafgiften ud eller at lade den opkræve med en meget lav Procent, saa vilde det kunne ske meget billigere, man vilde slet ikke naa de Tal, som her er anført for Limfjordsbroen. Men, som sagt, det er jo et Spørgsmaal, som formentlig kan overvejes, og som jeg ogsaa haaber den højtærede Trafikminister vil gaa ind i en velvillig Forhandling om.

Den tekniske Side af Broanlægget skal jeg ikke komme nærmere ind paa; det er et Omraade, som jeg selvsagt ikke har noget direkte Kendskab til, men jeg vil dog gerne gøre opmærksom paa, at efter de Udtalelser, der er kommet frem, vil Bygningen af Færdselsbroen, denne større Udbygning af Brolegemet, styrke hele Broen, og det forekommer mig, at ogsaa dette har sin Betydning under de stærke Strømforhold, og ogsaa af andre Aarsager vil det være ønskeligt, at Broen bliver bygget saa solidt og stærkt som muligt. Og naar der ved visse Lejligheder er udtalt Tvivl om, hvorvidt de danske Ingeniører evnede at bygge en saadan Bro med tilstrækkelig Sikkerhed, vil jeg gerne ved denne Lejlighed udtale, at her har jeg aldeles ingen Tvivl. Jeg er ganske sikker paa, at de danske Ingeniører paa ingen Maade er ringere uddannede end Udlandets Ingeniører paa det samme Om-

raade, og der foreligger jo ogsaa Udtalelser fra meget væsentlig sagkyndig Side i Udlandet om, at de udarbejdede Planer er saa gode og saa solide, som de overhovedet kan tænkes at være. Der er derfor sikkert ingen Tvivl paa dette Omraade; i den Henseende skal Broen nok kunne staa sin Prøve.

Det ærede Medlem Hr. Bjerring omtalte, at der ikke var nogen Mulighed for, at den 1 Mill. Kr. aarlig, som det igennem 10 Aar vil være nødvendigt at opkræve for at skaffe Dækning for Færdselsbroen, kunde tages af den Vejafgift, som Automobileerne i Øjeblikket betaler, for, siger han, der mangler i Øjeblikket 33 pCt. i Dækning for den Merudgift, Kommunerne har til Vejene. Ja, efter de Tal, der er oplyst, synes dette for saa vidt at være rigtigt, men jeg vil dog gerne gøre opmærksom paa, at da vi i 1921 fik Loven om Vejafgiften for Automobileerne, krævede Vejvæsenet 7½ Mill. Kr. og gik ud fra, at naar dette Beløb indkom, var der tilstrækkeligt til at holde Vejene i den Stand, som var nødvendig, og udbedre Følgerne af det større Slid paa Vejbanen. Nu er det Beløb, der indkommer, mere end fordoblet, idet Vejafgiften sidste Aar har været 16 Mill. Kr., og Beløbet vil rimeligvis stige yderligere. Det forekommer mig, at saa kan man ikke helt se bort fra, at det ligger indenfor Mulighedens Grænser at tage 1 Mill. Kr. af den Vejskat, som Automobileerne allerede betaler, for man kan nu en Gang ikke lukke Øjnene for, at naar de maa betale disse mange Millioner, i Øjeblikket altsaa 16 Mill. Kr., for at færdes paa Vejene, gælder det ogsaa over Broer, og det kunde altsaa ogsaa godt komme til at gælde Lille Bælts Broen. Det forekommer mig, at det i alt Fald var værd at overveje denne Side af Sagen, naar den nu skal drøftes i Udvalget.

I denne Forbindelse vil jeg gerne sige, at Regeringen og Rigsdagen bør være varsomme med at lægge nye Skatter paa Automobileerne. Automobilet er det moderne Køretøj, og det er Fremtidens Køretøj; man kan være i daarligt Humør, fordi det fortrænger Banerne, og man kan lade være at være i daarligt Humør, det bliver ens private Sag, men man bør ikke herfra lægge Hindringer i Vejen for Udviklingen, og saa længe man ikke gaar til, at ogsaa andre Køretøjer skal betale for Sliddet paa vore Veje, vil der neppe være Retfærdighed i, at Skatten paa Automobileerne stadig bliver forhøjet. Og naar der af den Automobilkommission, som for nylig har afgivet Betænkning, anføres, i alt Fald af Flertallet,