

som fornylig er fremkommet fra Automobiludvalget, og som jeg omtalte forleden Dag ved Forelæggelsen her. Jeg har da ogsaa fulgt den Linie i mit Forslag, som i 1924 blev angivet fra de motorkørendes Side, ikke just fordi det kom fra disses Side, men fordi jeg fandt, det var en rimelig Ordning, at de, der agiterede saa stærkt for en Færdselsbro, de, der vilde komme til at benytte Broen, ogsaa kom til at betale til Broen, og at ikke Udgifterne derved lagdes over paa de almindelige Skatteydere her i Landet. Der tales og har ogsaa her i dette høje Ting været talt en Del om, at det var en stor Samfundssag at faa bygget denne Færdselsbro. Ja, Agitationen desangaaende har i hvert Fald været kraftig, og jeg vil ogsaa sige, at selvfølgelig er det en Samfundssag, hvis man ved at bygge Broen nu kan spare i Udgifter ca. $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. imod, hvis den skulde bygges senere. Det er Penge, som Samfundet saa inderlig godt kan bruge paa anden Maade, og som ikke bør spildes, hvis man kan blive enig om nu at gaa til Udførelsen, saaledes at Færdselsbroen kan bygges sammen med Jernbanebroen; thi det er jo saaledes, at kun hvis den bygges sammen med Jernbanebroen, kan de $3\frac{1}{2}$ Million spares, idet nu begge Broer, baade Jernbanebroens Bane og Vejbroens Bane, kan lægges indenfor de samme Hoveddragere, hvorimod der, hvis Jernbanebroen bygges nu, til sin Tid skal bygges en selvstændig Bro paa de Piller, der nu opføres til Jernbanebroen.

Jeg vilde ogsaa gerne i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at det er ikke just Erhvervene, der har drevet saa stærkt paa med at faa denne Bro bygget. Forholdet er dette, at hverken Centralforeningen af jyske Handelsforeninger eller Centralforeningen af fynske Handelsforeninger i nogen Henseende er gaaet i Brechen for Bygningen af en Vejbro. Hvad de gjorde i 1924, var at gaa i Brechen for Bygningen af en Jernbanebro, og det gik de stærkt i Brechen for. Der turde heri ligge en tydelig Tilkendegivelse af, at Erhvervsinteresserne er særlig knyttet til Jernbanebroen, og at i erhvervsmæssig Henseende kunde Færgefarten med endnu nogen Udvikling godt klare Overførselen af Automobilerne. Det er Motororganisationerne, altsaa de motorkørende, der i særlig Grad har rejst Agitationen, ganske vist støttede af visse Erhverv. De har saaledes faaet Støtte fra Landboforeninger og ogsaa fra de lokale Handelsforeninger, men selve Centralforeningerne har ikke givet nogen Støtte hertil. Jeg er derfor ikke uenig med det ærede Medlem Hr. Bjerring i, at Spørgsmaalet om Anlæg

af en Færdselsbro udelukkende er rejst at Motororganisationerne og i rigtig Erkendelse af, at det er Motorfolkene, der har den største Interesse, for ikke at sige omtrent den udelukkende Interesse i en Færdselsbro.

Nu er der forespurgt, om jeg vilde holde absolut fast paa en Gummiavgift, og om jeg ikke kunde gaa med til at udstrække Afgiftstiden noget længere, end hvad der betinges af en Gummiavgift paa 1 Mill. Kr. om Aaret. Jeg vil dertil gerne sige, at jeg vil stille mig meget forhandlingsvillig baade overfor, paa hvilken Maade Afgiften skal stilles til Raadighed af den samlede Automobilavgift, og overfor det Aaremaal, hvori den skal indbetales. Jeg vil ogsaa hævde, at det er ikke noget nyt Princip, der indføres, at disse Penge til Bygningen af Broen skal tages af Automobilavgiften. Forholdet er dette, at navnlig fra Motororganisationernes Side hævdes det stærkt, at samtlige de Penge, der kommer ind ved Afgiften, skal anvendes til særlige Vejarbejder og -forbedringer. Det fremgaar ogsaa af det Forslag, der er stillet om et Vejraad, som skal administrere disse særlige Vejarbejder Landet over, og alle Automobiler skal være med til at betale, hvad enten Arbejderne foregaar i København, i Vendsyssel, i Sønderjylland eller i Nærheden af Esbjerg. Jeg vil ogsaa gøre opmærksom paa, at i den Udvalgsbetænkning, der nu foreligger, er der foreslaaet oprettet en Vejfond, hvortil 1 pCt. af den samlede Automobilavgift skal henlægges netop til Udførelse af særlige Vejarbejder. Ja, hvis den skulde udstrækkes til ogsaa at omfatte særlige Broarbejder, saa at det ikke blot var en Vejfond, men ogsaa en Brofond, kunde jeg i og for sig godt sympatisere med en saadan Tænke, men Betingelsen maatte i hvert Fald være denne, at der henlagdes saa meget yderligere til den, at man deraf kunde afholde de fornødne aarlige Udgifter til en Færdselsbro over Lille Bælt; hvad man ellers vil lægge hen dertil, kan der jo tales videre om.

Hovedhensynet for mig ved Forelæggelsen af dette Lovforslag har imidlertid været dette — hvad jeg ogsaa betonedede ved Forelæggelsen — at opnaa en Besparelse paa $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. ved Bygningen af Færdselsbroen, idet jeg har ment, at man ikke i det lange Løb vil komme udenom det Krav, som nu er rejst og rejst med saa stor Kraft. Men hvis man vil have det gennemført nu og vil opnaa denne Besparelse, maa Motorfolkene selv være villige til at afholde Udgifterne derved, saaledes som Lovfor-