

Forslag, for saa vidt som det er vanskeligt at bestemme noget saa langt ud i Fremtiden; der vil selvfølgelig i den mellemliggende Tid kunne blive foretaget Ændringer i den Lov, vi nu behandler og forhaabentlig vedtager, saaledes at dette Spørgsmaal helt gaar ud af Verden. Men paa den anden Side er det jo ogsaa muligt, at Tanken om en Broafgift kan holde sig levende, saaledes at der, naar Broen er bygget færdig, vil være Grundlag for at stille et saadant Forslag. Jeg vil dog gerne sige, at jeg betragter en Broafgift som meget lidt tiltalende. For det første er den i sin Oprindelse af en middelalderlig Karakter og meget upraktisk i sine Virkninger; dernæst er den bekostelig at opkræve. Nu nægter jeg ikke, at min Opfattelse af dette Forhold maaske hænger sammen med, at jeg er Vendelbo og meget ofte, naar jeg har skullet passere Pontonbroen over Limfjorden og Færdselen har været stærk, har været irriteret over de lange Ophold, som Kontrollen dér medførte, naar man skulde passere Broen. Men jeg har derigennem vundet saa megen Erfaring, at jeg tør sige, at en saadan Broafgift vil blive meget upopulær hos det Publikum, som skal benytte Broen.

Til sidst vil jeg med Hensyn til selve Lovforslaget gerne sige, at det er min Opfattelse, at Gennemførelsen af det maa siges at være meget betimelig, ikke blot fordi der er rejst de stærke Krav udefra om nu straks at gaa til at gennemføre Færdselsbroen, men ogsaa fordi Færdselsbroen, naar den bygges samtidig med Jernbanebroen, kan bygges saa meget billigere; der er nævnt en Sum af $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr., altsaa en Sum, som ikke er uden Betydning. Dertil kommer, at den enorme Stigning i Antallet af Motorkøretøjer, der er foregaaet i de seneste Aar, ogsaa gør det rimeligt, at man bygger Færdselsbroen samtidig med Jernbanebroen, for man kan jo godt gaa ud fra, at den Stigning i Antallet af Motorkøretøjer, som har kunnet konstateres i de seneste Aar, vil blive lige saa stærk eller maaske stærkere i Fremtiden. Og endelig foreligger der, som allerede nævnt, en saa godt som enstemmig Vedtagelse i Folketinget, hvilket heller ikke kan undlade at paavirke Landstingets Stilling til denne Sag. Jeg kan saaledes paa mit Partis Vegne anbefale Lovforslaget til Vedtagelse i det høje Ting.

Laurits Knudsen: Saaledes som det foreliggende Lovforslag er belyst af den højtærede Minister, kan jeg paa Forhaand sige, at vi fuldt ud kan tiltræde det. En Færdselsbro bygget i Forbindelse med Lille

Bælts Broen er jo ikke noget, der kommer overraskende for Rigsdagen. Vi vidste, at den vilde komme, men maaske havde vi ikke anet, at den vilde komme saa hurtigt, som Tilfældet har været. I 1924, da Lille Bælts Broen blev vedtaget her, var Færdselsbroen stærkt diskuteret under Forhandlingerne; og naar man i 1924 ikke gik videre end til at tage Beslutning om at udbygge Broens Piller saaledes, at der senere kunde bygges en Vejbro paa dem, skyldtes det økonomiske Hensyn. Jeg husker da ogsaa, at man i 1924 af samme Aarsag beskæftigede sig med Spørgsmaalet om en Byggeperiode paa 6 eller 10 Aar, og at man valgte at fordele Udgifterne over 10 Aar. Jeg tror da at kunne sige, at Rigsdagen allerede den Gang var enig om at se hele dette store Foretagende som en Samfundsopgave, som en Gang i Tiden maatte løses, og at de Betæneligheder, som var til Stede i 1924, og ikke mindst gav sig Udslag her i Landstinget, egentlig ikke angik andet eller mere end Planens Finansiering. Nogen egentlig Modstand mod, at Broen gennemførtes, tror jeg ikke, der var. Men i Forbindelse hermed maa man erindre, at der ogsaa blev bragt betydelige Ofre fra Nordjylland for denne Sag. Man gik her ind paa i 10 Aar at give Afkald paa betydelige Jernbaneanlæg, hvis samlede Beløb svarer til, hvad det koster at bygge Broen. Man har saaledes skudt en stor Plan til Side for en anden, saaledes at de øjeblikkelige Udgifter ikke føles saa haardt. Nu kommer altsaa Kravet om en Færdselsbro. Det er rejst med betydelig større Styrke, end man har kendt det hidtil. En Repræsentation af Motorejere fra saa godt som — ja, vistnok hele Landet har indgivet Begæring om, at der straks maa blive bygget en Færdselsbro.

I 1924 var man enig om, at Udgiften til en Færdselsbro ikke skulde lægges over paa Statsbanerne, og det Spørgsmaal opstaar derfor: Hvem skal betale Udgiften? Jeg kan godt sige, at for alle dem, som ikke tænker særlig dybt over eller gaar særlig dybt ind paa en Overvejelse af, hvad det er, vi staar overfor, kan det synes mærkeligt, at Sagen ordnes saaledes af Rigsdagen, at alle Motorejere hele Landet over skal være med til at betale. Man kommer da til at staa overfor Spørgsmaalet: Kunde det være ordnet paa en anden eller bedre Maade? Og her vil jeg gerne sige, at man eksempelvis ikke kan skille Landet ad i Dele og sige, at denne Del af Landet skal betale, medens en anden Del gaar fri. Man kan heller ikke gaa saa vidt, at man skiller Antallet af Landets Motorkøretøjer