

[Laurits Knudsen.]

han har fremsat dette Lovforslag. Jeg er meget glad ved, at Ministeren i Slutningen af sin Fremsættelsestale anbefalede Lovforslaget til hurtig og velvillig Behandling. Netop disse to Ord: hurtig og velvillig, sætter vi overmaade stor Pris paa, thi efter den lange Forberedelsestid er det sikkert nødvendigt, at det foreliggende Lovforslag fremmes saa meget som muligt. Da denne Sag har været under Forberedelse siden 1915 og først nu 12 Aar senere synes at staa overfor sin Løsning, haaber jeg, at ærede Medlemmer af Tinget vil forstaa, at den gamle Kong Christian den IX's Bro oppe ved Aalborg er saa svag, at man ikke kan vente stort længere. Det skyldes sikkert dels Broudvalget deroppe, dels Bropersonalet, at der ikke hidtil er sket flere og større Ulykker. Men naar hertil kommer, at der stadig maa regnes med en Byggetid paa 3 Aar — ja, maaske mere —, vil man forstaa, at Aalborg Byraad og Broudvalget vil faa Vanskeligheder med at klare deres Forpligtelser, indtil den nye Bro bliver færdig. Hvad selve Broens Konstruktion og Udseende, Kørebane, Fortov o. s. v. angaar, er jo intet af dette omtalt i Lovforslaget, der er affattet i en saadan Form, at det kun omhandler de allervigtigste Spørgsmaal, saasom Ekspropriationen og Koncessionen til Aalborg.

De vigtigste Bestemmelser i Lovforslaget gaar ud paa at give Ministeren for offentlige Arbejder Bemyndigelse til at meddele Aalborg Byraad Koncession paa Anlæg og Drift af en Bro mellem Aalborg og Nørresundby, hvorefter der ikke i 50 Aar skal kunne gives andre Ret til at bygge en Bro indenfor 10 km Afstand paa hver Side af denne Bro, Bestemmelser med Hensyn til de fornødne Ekspropriationer og Retten til fortsat at opkræve Broafgift. Dertil kommer Bestemmelsen om, at der aarlig i indtil 35 Aar skal stilles 50 000 Kr. til Raadighed af Vejfonden.

Dette er altsaa Lovforslagets vigtigste Bestemmelser, og jeg vil nu gerne have den højtærede Formands Tilladelse til at fremsætte nogle ganske faa Oplysninger om den gamle Christian den IX's Bro. Den er bygget i Aaret 1865, og for nærmere at illustrere, hvad man den Gang ventede sig af Trafik, skal jeg oplyse, at den blev bygget for ganske let Færdsel og beregnet for en højeste Belastning af 3 Tons; til Sammenligning tjener, at den nye Bro tænkes at skulle have en Bæreevne af 23 Tons. I de senere Aar har vi oppe i det nordlige Jylland som saa mange andre Steder i Landet faaet en mægtig Tilgang af de meget

svære Lastautomobiler, der benyttes til Varetransport, og mange af disse Vogne har en saadan Vægt, at de maa køre over ganske tomme, og adskillige maa køre deres Læs over paa flere Gange, for at der ikke skal ske en eller anden større Katastrofe.

Disse Forhold er højst uholdbare, og det virker forfærdelig generende at fortsætte under saadanne Forhold. Dertil kommer, at det bliver alt for dyrt at vedligeholde og forny de ca. 60 Aar gamle Trækonstruktioner i den gamle Pontonbro. Dernæst kan der nævnes forskellige andre Forhold, bl. a. at Broen, som allerede nævnt af den ærede Ordfører for Venstre (N. K. Kristensen), er for smal. Den har en Kørebane paa 4,5 m Bredde og paa Svingbropartiet ikke mere end 2,5 m. Til Sammenligning tjener, at den nye Bro faar en Kørebane paa 8,5 m, altsaa 4 m mere, end vi har nu, og Fortovene bliver 3 m brede. For nærmere at skildre, hvor vanskelige Forholdene har været for os i Aalborg, skal jeg oplyse, at Fortovene før 1925 kun var 1¼ m brede; det blev en Nødvendighed at udbygge dem, og dette skete i Aaret 1925, da de blev 2 m brede. Derefter kunde man kræve, at Fodgængerne absolut skulde holde sig paa Fortovene; tidligere var det saaledes, at Køretøjer og Fodgængere maatte krydse mellem hinanden paa den smalle Kørebane, men dette har man ved denne lille Foranstaltning i nogen Grad faaet ændret. Det var nu ikke saa særlig stor en Forbedring, der skete ved den Lejlighed, men den kostede omkring 125 000 Kr., og de allernødvendigste Reparationer kostede i samme Aar 175 000 Kr. Man har altsaa i 1925 maattet anvende 300 000 Kr. paa at holde den gamle Bro i nogenlunde forsvarlig Stand, og der kan neppe fra nogen Side rejses Tvivl om, at dette store Beløb vilde have været betydelig bedre anvendt paa en ny, stor og tidssvarende Bro. Ogsaa Broens Længde bidrager til at gøre Forholdene særlig vanskelige; Vanskelighederne opstaa ved, at man ikke fra nogen af Broens Ender er i Stand til at se, hvad der er kørt ind paa Broen fra den modsatte Side af Fjorden; naar der da er kørt Vogne ind fra begge Sider, og de mødes omtrent midt paa Broen, staa man overfor Hindringer, som det undertiden er meget vanskeligt at klare. Broens Længde er 600 m, det vil sige, den er ca. 7 Gange saa lang som Knippelsbro i København. Den passeres — jeg nævner her nogle Tal, som jeg tidligere har nævnt i Forbindelse med Omtalen af Færdselsbroen over Lille Bælt — af ca. 600 000 Køretøjer aarlig og af ca. 5½ Mill. Cyklister og Fodgængere.