

[J. M. Pedersen.]

Jørgensen (Ullerup)s betragtninger vedrørende bygningen af en ny færge. Vi har ikke så gode erfaringer med luksusfærgen „Broen“, som det ærede medlem omtalte; den har visse pågående tilbøjeligheder, og jeg finder også, den er lidt uegnet til sit formål. Jeg tror, vi ville få mere for pengene, hvis vi byggede færgerne knap så luksuøse, men i stedet for specielt beregnet på transport af biler. Da erfaringerne viser, at det er i sommertiden, i ferietiden, der er særlig hårdt brug for færgetransport, vil jeg mene, at det ville være formålstjenligt at bygge en færge, der var knap så stærkt pansret — den behøvede ikke at være egnet til næsten at agere isbryder. Vi kan vel regne med at få brug for 2—3 færger mere om sommeren; vi bør derfor bygge dem, så de kan bruges i den travle tid om sommeren og ligge stille om vinteren, da vi kan bruge de kraftigere færger.

Det er et stort beløb, udførelsen af projektet vil koste, og det vil ganske naturligt give anledning til en del diskussion, men man bør ikke af den grund vige tilbage for opgaven; danske motorkørere finder sig stiltiende i, at de nu i de sidste år i benzinafgift har betalt ca. 500 mill. kr. mere til vejformål, end der er brugt til vejene.

Vi er tilhængere af, at hvad man køber, skal man betale, og naturligvis skal udgifterne betales, men kun een gang. Jeg ville ønske, at dette høje tings medlemmer havde gjort samme opdagelse som generaldirektøren for statsbanerne, hr. Terkelsen, der i et interview i radioen den 26. november 1953 på spørgsmålet, om han ville oplyse, hvor den nye hovedbanegård i København skulle ligge, svarede: nej, jeg ved det ikke, men selvom jeg vidste det, ville jeg ikke sige det, for så ville byggegrundene deromkring stige kolossalt. Se, dér har vi det stadig uløste spørgsmål. Når det offentlige for skatteydernes penge anlægger baner og veje, bygger broer, udvider byarealer o. s. v., stiger byggegrundene; stigningens afkastning indkasseres af private, og skatteyderne må betale to gange.

Med disse bemærkninger kan jeg tilsige mit partis støtte til lovforslagets gennemførelse. Jeg henstiller, at man snarest tager skridt til en afløsning af denne midlertidige løsning ved at udbyde byg-

ningen af en Store-Bæltbro på koncessionsbasis. Opgaven skal ikke løses af staten, men af private. Vi har dygtige, verdenskendte brobygningsfirmaer, der har kunnet løse lignende opgaver i udlandet; det skal også nok vise sig, at de kan løse denne opgave og selv finde de udenlandske firmaer, som det er nødvendigt at arbejde sammen med for at skaffe både materialer og penge til finansiering. Lad udgifterne blive dækket gennem en afgift, som betales af dem, der benytter broen; det må da være rigtigt at lade dem, der benytter broen, betale, og lade de skatteydere, som aldrig ser eller benytter broen, være fri.

Direktør, civilingeniør G. E. Hartz, Odense, er en af de mænd, der i mange år er gået stærkest ind for bygningen af en Store-Bæltbro. Han har ofret masser af tid på udregninger og rentabilitetsberegninger. Jeg vil anbefale interesserede at anskaffe særtrykket af en tale, som direktør Hartz holdt den 12. januar i år i Naturvidenskabeligt Selskab i Odense. Såvidt jeg har fået oplyst, er der sidste sommer foretaget yderligere bundundersøgelser i Store-Bælt med positive resultater. Ifølge direktør Hartz' beregninger kan opgaven løses og rentabilitet være mulig omkring 1980. Betales der samme overfartspris som nu af alle, også af statsbanerne, er der mulighed for rentabilitet straks; at bygningen af broen vil tage mange år, er vi klar over.

Jeg tilsiger som sagt mit partis velvillige støtte til lovforslagets gennemførelse. Jeg håber, at der hurtigt kan komme et resultat ud af forhandlingerne, så at vi kan få etableret den overfart, som er så nødvendig for trafikens afvikling.

Formanden: Jeg gør opmærksom på, at der ikke uden tilladelse kan citeres.

Axel Sørensen: Jeg vil gerne fremføre nogle enkelte personlige argumenter vedrørende trafik og økonomi.

Siden automobilkørslen efter krigens afslutning kom i gang igen, har den forøgelse, der er sket i antallet af person- og lastvogne, og den stigende udnyttelse af disse skabt vanskeligheder ved Store-Bæltsoverfarten og bevirket et stærkere og stærkere krav om en ændring i kontakt med udviklingen