

[Rimstad.]

Bæltsbroen i sidste uge var til første behandling, stillede jeg de samme to spørgsmål til ministeren, som jeg i dag retter til den højtærede udenrigsminister. Det svar, jeg fik i sidste uge, gik ud på, at det egentlig var spørgsmål, der angik udenrigsministeriet, og dette er naturligvis grunden til, at jeg i dag giver mine spørgsmål den rette adresse.

Den højtærede minister for offentlige arbejder tilføjede i sit svar, at han selv mente, at den af Store-Bæltskommissionen foreslåede løsning, nemlig her at henholde sig til folkeretten, var den rigtige vej at gå.

Når jeg i dag retter mit spørgsmål til den højtærede udenrigsminister, er det selvfølgelig også for at understrege, at jeg ikke er enig i dette synspunkt. Hvis jeg havde haft lejlighed til det, havde jeg for ikke at lægge beslag på det høje tings kostbare tid langt hellere stillet mine spørgsmål under et udvalgsarbejde, men dette er jeg som bekendt afskåret fra, da mit parti ikke er udvalgsberettiget.

Jeg er derfor henvist til at bruge denne fremgangsmåde, og jeg bruger den, dels fordi jeg mener, at man skal undgå udgifter, der senere kan vise sig at være afholdt forgæves, dels fordi jeg finder, at vi ikke kan være tjent med at begynde på et byggeri som dette, der vil vække opsigt verden over, og derefter på et vist tidspunkt muligvis tabe ansigt, fordi en eller flere stormagter rent, skal vi sige praktisk nedlægger en slags veto over for broplanerne i den skikkelse, vi har besluttet os til at føre dem ud i livet. En sådan reaktion kan meget vel forekomme, fordi den tekniske udvikling, som jeg nævnte det i mit indlæg ved første behandling, inden for søfarten går så stærkt, at det, der i dag ligger skjult på projektstadiet, inden for få år kan være realiteter, som det vil være nødvendigt at tage alle mulige hensyn til.

Den højtærede minister for offentlige arbejder talte om folkeretten som grundlag for vore Store-Bæltsdispositioner. Jeg kender ikke tilstrækkeligt til folkerettens enkeltheder til at kunne vurdere dens bærekraft på dette område, men jeg ville under alle omstændigheder på grund af sagens økonomiske omfang være forsigtig med at bedømme den blot ud fra f. eks. et respon-

sum fra en professor i den pågældende disciplin.

**Udenrigsministeren (J. O. Krag):** Som det vil fremgå af Store-Bæltskommissionens betænkning af 1. december 1959, har de folkeretlige spørgsmål i forbindelse med en Store-Bæltsbro været genstand for undersøgelse i udenrigsministeriet. Denne undersøgelse gav det resultat, at folkeretlige hensyn ikke stiller sig i vejen for etablering af en fast forbindelse over Store-Bælt. Dog må det for et sådan broanlægs vedkommende forudsættes, at anlægget indrettes på en sådan måde, at det ikke bliver en hindring for selv de største for tiden eksisterende skibes gennemsejling. Der har ikke i forbindelse med denne undersøgelse i udenrigsministeriet været ført forhandlinger med fremmede stater, og sådanne forhandlinger kan heller ikke være påkrævet, idet det har været forudsætningen for kommissionens og udenrigsministeriets arbejde med denne sag, at forbindelsen over Store-Bælt skulle etableres på en sådan måde, at den ikke gjorde indgreb i fremmede staters gennemsejlingsret ifølge folkerettens regler.

Den del af Store-Bælt, hvorover broforbindelsen tænkes etableret, er i sin helhed dansk søterritorium, og en stat er ikke forpligtet til at forhandle med fremmede stater om, hvad den foretager sig på sit søterritorium, så længe de fremmede staters rettigheder ifølge folkeretten respekteres.

Kommissionsbetænkningen forudså som bekendt en broforbindelse, der over Østerrenden opretholdt en fri gennemsejlingshøjde på ca. 67 m, og det er tilstrækkeligt til, at de største skibe, der eksisterer i dag, kan passere. I Vesterrenden skulle der være en fri højde på 35 m. Siden kommissionsbetænkningen blev afgivet, er der fremkommet forskellige andre projekter, bl. a. et projekt, der forudsætter en lavbro over Østerrenden samt en tunnel under Vesterrenden og i sammenhæng hermed en uddybning af Vesterrenden til en dybde, der vil tillade selv de største skibe at passere dette sejløb. Som bekendt er de naturlige dybdeforhold sådan, at de største skibe for tiden ikke kan benytte Vesterrenden, men kun kan benytte Østerrenden.

De folkeretlige problemer, som dette alternative projekt rejser, er for tiden til