

[Horn.]

omkostninger, og på den måde kan man overvinde de værste ulemper.

Hvad angår linjeføringen for den bro, der her er tale om, forstår jeg, at så at sige alle parter er enige om den, så det er der vel ingen grund til at diskutere. Jeg er glad for, at man har foretrukket at lave en ren hængebro. Den harmonerer bedst med naturen, og den bør man vælge, når forholdene i øvrigt taler derfor og det rent teknisk kan gennemføres. Jeg mener, at hvis man kan tage et vist hensyn til skønhedsindtrykket, samtidig med at det konstruktionsmæssige er i orden, skal man ikke se så meget på, om det skulle koste nogle millioner mere. Det er jo et bygværk, der skal stå i adskillige år og vidne om dansk ingeniørkunst og -snilde. Der er ikke så forfærdelig mange steder i verden, hvor det kan komme til udtryk. Når det danske folk i gamle tider, som man siger, havde råd til et stort kirkebyggeri og slotsbyggeri, må vi også have råd til at ofre lidt på et sådant brobygningsarbejde, så vi kan få noget, der er flot, selv om man kan sige, at det ikke er fint at være flot. En hængebro er jo, mener jeg, i sig selv udtryk for noget i den danske folkekarakter, noget med mildhed og åbenhed. Jeg kan levende i fantasien forestille mig, hvad Jeppe Aakjær kunne have fået ud af det, hvis han kunne have set den nye bro; han ville have kvædet en af sine sange om den danske sommer. Det er jo sådan, at en hængebro har en ganske særlig virkning. Jeg ved ikke, hvor mange der har prøvet at standse op ved en hængebro, men prøv på det, næste gang De møder én, ærede medlemmer, placér Dem i en vis afstand og se så, hvilken harmoni der er i dens linjer, navnlig på baggrund af den danske natur.

Med hensyn til selve broens konstruktion synes jeg, det vil være fornuftigt, om man straks lægger 6 spor. Vi har naturligvis nogle år til at overveje det i, men selv om der på motorveje ikke må færdes andre køretøjer end biler, bliver vi nødt til i de første år at regne med, at adskillige turister vil besøge den nye bro. Jeg synes egentlig, det vil være synd at afskære den lokale befolkning og turisterne fra at nyde det prægtige bygningsværk, som det vil blive. Jeg synes også, de må have adgang til at

komme ud på broen. Så må den almindelige trafik foreløbig nøjes med at bruge de 4 kørebaner, idet man indretter sig på, at turister kan få lejlighed til at se broen.

Hvad angår selve konstruktionen, har jeg prøvet at finde ud af, hvorfor man egentlig vil have, der skal være 42 meters gennemsejlingshøjde, når den nuværende bro kun har 33 meter. Jeg har ikke, hverken i bemærkningerne eller i betænkningen, fundet nogen begrundelse derfor, men det kan vi jo se på i udvalget. Det spiller vel ikke så stor en rolle i selve anlægsudgiften, måske heller ikke så meget — men måske mest — i selve omkostningerne ved brugen af broen senere hen.

Nu da så mange taler om tunneler, er der i og for sig noget, som taler for, at hvis vi i Danmark spekulerer på tunneler, som man gør det forskellige steder i verden, kunne man have overvejet at gøre et forsøg her. Hvis man til sin tid skulle spekulere på at lave færdselsforbindelsen over Store-Bælt halvt som en tunnel, var det godt at have gjort nogle erfaringer, selv om vore brobyggere jo har gjort deres erfaringer ude i verden. Men nu ligger det sådan, at tidsfaktoren forhindrer eksperimenter på dette område.

Anlægsudgifterne er anslået til 130-140 mill. kr., det er jo størrelsesordenen. Det kan kun være et skønnet tal, det kan blive nogle millioner dyrere, det kan også blive noget billigere; det kan ikke være anderledes. Men selv om det skulle blive lidt dyrere, har vi ingen betænkeligheder; vi kan helt og fuldt give vor tilslutning til, at dette broarbejde gennemføres.

Til slut må jeg måske med formandens tilladelse give en undskyldning, fordi jeg i mødet den 16. november, hvor vi talte om lovforslaget om projekteringen af en Store-Bæltbro, undlod at takke den ærede ordfører for venstre, måske også delvis den konservative ordfører, fordi jeg forstod, at der var en vis velvilje til stede hos de to ærede ordførere; om de var dækket af deres parti, ved jeg naturligvis ikke. Det er en af grundene til, at jeg vil fremdrage min gamle plan om, at vi her i landet skulle have statsveje, som vi havde det før 1863, altså på visse områder. Jeg gentager, hvad jeg sagde den dag, at min tanke ikke går ud på at genere lokale myndigheder, men