

[Horn.]

om at gennemføre lovforslaget. Alle er vel enige om, at der bør laves en fast forbindelse over Store-Bælt, når man finder, at det økonomisk og arbejdsmæssigt er muligt at gennemføre noget sådant. Det var også det, der kom til udtryk i Store-Bæltskommissionens betænkning, som jeg sagde til indledning.

Hvordan anlægget skal udformes, skal vi jo ikke tage stilling til i dag; arbejdet skal netop blot forberedes. Jeg synes, det er en storartet idé, ministeren har fremført ved at pege på, at man kunne udskrive en konkurrence. Det er jo en stor opgave, som vel ligger lige i overkanten af, hvad der er teknisk muligt, som afdøde professor Engelund engang udtalte det i et arbejdsudvalgs-møde i Store-Bæltskommissionens tekniske udvalg. Teknikerne har altså ment, at det er muligt; men efter de oplysninger, vi dengang fik, vil jeg tro, at vi har brug for at mobilisere al den genialitet, det er muligt at fremskaffe. Dette skulle bl. a. kunne lade sig gøre på den måde, som den højtærede minister har foreslået, men jeg håber da, at danske ingeniører, brobyggere og tunnelbyggere stadig vil kunne hævde sig, når man til sin tid skal tage stilling til, hvem der har givet det bedste forslag til en endelig løsning.

Vi har jo nu en tre år eller mere, medens forberedelserne og projekteringen foregår, og der er således endnu et stykke tid at tænke sig om i. Ingen kan forsværge, at der kan ske ting på det trafikale område på sø og land, som kan medføre, at vi må ændre vor nuværende opfattelse, selv om der vel ikke er meget, der tyder på det. At vi skulle nøjes med en ren vejbro, som det er foreslået fra en enkelt side, må nok anses for udelukket; der er vel ingen, der spekulerer på at nedlægge jernbanerne, således at Danmark bliver et skinneløst område imellem kontinentet og vore to nærmeste nordlige naboer, Norge og Sverige, som jo netop har satset på at forbedre hovedlinjerne i deres jernbanenet. Det ville

være lidt mærkeligt, om vi i denne situation her i Danmark afskar jernbaneforbindelsen mellem kontinentet og det øvrige Norden. Det er imidlertid en forudsætning, som jeg sagde for lidt siden, at vi kommer op på højere hastigheder og indretter vort jernbanemateriel efter fjerntrafikkens krav; den maksimumshastighed, vi vel kan komme op på her i landet, er på ca. 160 km i timen.

Vi ved, at det trafikøkonomiske udvalg har skelet en hel del til Store-Bæltskommissionens betragtninger om, hvornår man burde bygge broen, og udvalget er kommet til det resultat, at man kan have nytte af broen noget tidligere, end kommissionen mente. Det er rigtigt, hvis antallet af nyindregistrerede biler stiger i samme takt som sidste år. Men selv om det haster, har vi alligevel rimelig tid til at klare opgaven inden midten af 1970'erne eller deromkring, da det økonomiske balancepunkt nås, altså da det vil være bedre økonomi at have en fast forbindelse end at have den nuværende færgeforbindelse.

Hastetanken ligger også bag nogle overvejelser, det ærede medlem hr. Thestrup har gjort sig på basis af, hvad Store-Bæltskommissionen har skrevet om forholdet mellem Hamborg og København. Jeg tror nu ikke, at man skal lave nogen skræk-kampagne på dette område, men på den anden side skal man selvfølgelig gøre sig klart, at man må sørge for, at Københavns havn kan følge med og sættes i stand til at klare de stadig større skibe og den stadig øgede landtransport, som er nødvendig for at bringe varer til og fra disse store skibe. Det er af stor vigtighed for København og Danmark, at Københavns havn kan være konkurrencedygtig over for Hamborg, som trækker meget stærkt.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse. Jeg vil slutte med at udtrykke håbet om, at det høje tings medlemmer vil lægge sig de ord på sinde, som den højtærede minister sluttede sin fremsættelsestale med, nemlig at de to