

[Rimstad.]

række af de problemer, der knytter sig til en virkeliggørelse af dette vældige bygværk. Men naturligvis er det en mangel, at man ikke allerede på det tidspunkt, da betænkningen blev udarbejdet, er trængt længere ind på det teknisk-videnskabelige område, hvor svaret findes på spørgsmålet om, hvorvidt en udførelse overhovedet er mulig inden for forsvarlige økonomiske rammer, og i bekræftende fald hvilke afgrænsninger i mulighederne den tekniske gennemførelse da medfører.

Når jeg her fremdrager dette forhold så detaljeret, skyldes det først og fremmest, at jeg er bekendt med den udtalelse — som også det ærede medlem hr. Horn nævnte — som Store-Bæltskommissionens eneste virkelige brosakkyndige, nu afdøde professor Engelund, har fremsat, nemlig at projektets gennemførelse ligger på grænsen af det teknisk mulige. En sådan vurdering, som jeg ud fra mine forudsætninger kan tilslutte mig, bør mane til stor forsigtighed i valget af den fremgangsmåde, man her vil lovgive om. Det var utvivlsomt forkert, at man ved Store-Bæltskommissionens sammensætning nøjedes med en enkelt brospecialist og undlod at søge assistance hos den sagkundskab, som bl. a. er grundlaget for den danske entreprenørstands internationale position.

Normalt hører jeg ikke til blandt de landsmænd, der i hver eneste udlandsdanskers virke ønsker at se en alle andre præstationer overlegen topræstation, men på dette felt, entreprenørområdet, må man ganske nøgternt erkende, at en lang række danske firmaer inden for deres organisatoriske rammer og gennem overdragelsen og udførelsen af meget store ingeniørarbejder i udlandet har formået at samle erfaringer i et omfang, som gør dem selvskrevne som rådgivere for den danske stat i denne sag.

For de ansvarlige myndigheder bør det stå helt klart, at en rådgivning på et område som dette kun har virkelig værdi, når assistance ydes netop af en sagkundskab, der gennem deltagelse i tilsvarende projekter har haft problemerne helt inde på livet. Vi har i dag denne sagkundskab herhjemme, og det vil være uforstandigt ved Store-Bæltbroens projektering og udførelse ikke at benytte sig af den. Det bør ikke gå, som

det gik med Lille-Bæltbroen, af hvilken der på de tyske tekniske højskoler hænger kæmpemæssige billeder med påskriften „Die Kleinbeltbrücke, ein Wunder der deutschen Technik“. Denne bro kom virkelig til verden som et vidunder af tysk teknik, netop fordi man dengang herhjemme endnu ikke havde erfaringer i et sådant omfang, at man fra dansk side kunne være virkelig rådgivende med hensyn til dens udførelse.

Den tid er heldigvis for længst forbi. Nu er det udlandet, der kalder på danske firmaer, når vanskelige tekniske byggeopgaver skal løses. Vi bør ikke i en sag som denne gå over åen for at hente vand, når vi på vor egen side har nok at øse af.

Hvis vi forudsætter, at Store-Bæltbroen helst skal bygges i de år, der kommer — og det gør vi vel — så havde jeg i dag hellere set, at den højtærede trafikminister i den lovgivning, han her har lagt på tingets bord, havde koncentreret sig om ikke alene at få de nødvendige bundundersøgelser tilendebragt i tilstrækkelig detaljeret udførelse, men også at få dem fuldført i samarbejde med den sagkundskab, der senere både af hensyn til en teknisk rigtig og af hensyn til en økonomisk rigtig løsning bør impliceres i dette brobyggeri.

Den „idékonkurrence“, den højtærede trafikminister stiller i udsigt i sin fremsættelse, tror jeg ikke så meget på. Det drejer sig ikke om sygehuset i Glostrup eller om en operabygning et eller andet sted i verden, ved hvilke bygværker en lang række udførelsesformer er mulig. Det drejer sig her om en bro, hvis udførelse er betegnet som liggende på grænsen af det teknisk mulige, hvilket forhold på mange måder vil virke stærkt indskrænkende på antallet af mulige løsninger.

Når Store-Bæltskommissionen samtidig så rigtigt og med så rigtige begrundelser fremhæver den såkaldte brolinje 1, der oprindelig er angivet af de store entreprenørfirmaer i 1936, som den, der alt taget i betragtning har langt de fleste fordele, bliver antallet af mulige løsninger endnu mere beskåret. Når dernæst broens overbygning ligger fast som en Gerberdragerkonstruktion — og det gør den — bliver der tilbage til idékonkurrencen ikke stort mere end pillefunderingerne, hvis man