

[Horn.]

vis alt efter hvilken transportpolitik man vil drive. Man kan jo udmærket tænke sig et fast anlæg over Store-Bælt, som kan blive til skade for statsbanerne, men jeg er temmelig sikker på, at den nuværende trafikminister og jeg er enige om, at det er i alt fald ikke en sådan politik, vi skal føre.

Alle taler meget om de bemærkninger, vi i sin tid gjorde i Store-Bæltskommissionen om broanlæg i forhold til Hamburg, og der kan siges meget om det. Man kunne i høj grad også begynde at tale om Göteborg. Jeg har nogle gange sagt, at nu skal man heller ikke overdrive dette problem. Det er jo dog sådan, at de, der indleverer gods her sidst på eftermiddagen ved arbejdstidsophør, kan regne med, at dette gods er fremme i den anden ende af landet i morgen, når arbejdstiden begynder; så der skal nu en lidt mærkelig moral til at begynde at foretrække Hamburg fremfor Sjælland; det synes jeg nok man må sige. Og vi kan roligt sige, at efter at vi har fået godsfærgen Asa Thor, er der ingen godsproblemer på Store-Bælt. Desværre kan man sige, at den har alt for lidt at lave, ærlig talt. Der er heller ingen isvinterproblemer, når vi har Asa Thor. Derfor skal man nu ikke overdrive disse ting, og man kan i alt fald ikke beklage, at der ikke er et beredskab, som kan betjene erhvervslivet. Anderledes er det, når man kan vælge mellem, om man vil over kl. 5 minutter over 11 eller 5 minutter over 23, så er forholdet naturligvis knap det samme, men for godset, der betyder noget, kan man jo til det hastende bruge luftfarten. Til de andre ting er jernbaneberedskabet af en sådan hurtighed, at der ikke kan være problemer.

For øvrigt er der også det at sige om Store-Bælt, at problemet jo hænger nøje sammen med, om vi også har et anlæg over Øresund, og omvendt. De to anlæg forudsætter i nogen grad hinanden. Det er da heller ikke sådan, at der er nogen, der forestiller sig — det går jeg da ud fra — at det ene anlæg skal vente på det andet. Jeg tror, der vil være god økonomi i, at de lægges tæt op ad hinanden, således at man bl. a. kan flytte den trænede arbejdskraft derfra, hvor man begynder først, over til det andet anlæg; og på samme måde med hele maskinparken; det vil der tjenes mange penge på.

Vi ved f. eks. fra det tunnelbyggeri, der foregår i Europa i øjeblikket, at man kører med tre tunnelprojekter, og eksperterne sættes ind på dem alle. Det har givet bedre priser og bedre kvalitet. Der er jo også hele beskæftigelsesforholdet. Jeg forstår, at LO har lagt vægt på, at disse anlæg her går ind i billedet, og navnlig har tænkt på skibsværfterne. De har måske nok meget at lave i øjeblikket, men kommer der ikke nye krige, kan man jo nok imødesé en faresituation for værfterne fremover.

Vedrørende provinslufthavnene kan vi stort set følge den indstilling, som foreligger fra provinslufthavnsudvalget, som har lavet et udmærket, jeg synes et virkelig fint arbejde. Jeg kan kun gratulere dem, der har stået for det, med det resultat, de har nået. Vi er med på, at løftet i 1946-loven om lufthavne i Århus- og Esbjergområdet nu indfries. For Århus har der jo i de senere år været afsat penge til det og vil vel fortsat blive det. Kommunerne har fundet ud af, at Hammel vil være et passende sted. Personlig tror jeg ikke, det haster, men min gruppe mener, at sådan som tingene nu ligger fra udvalgets side, ser det ud til, at der vil være en rimelig økonomi i, at man kører videre med det og ser at få Hammelprojektet gjort færdigt, og så må Tirstrup naturligvis lukke som civil lufthavn, selv om anlæggene dér langt fra vil være afskrevet. For Esbjerg er det straks noget mere kompliceret, idet den lufthavn, man byggede loven på i 1946, ikke eksisterer mere. Til gengæld har Esbjerg kommune været så forudseende, hvad vi må være den taknemlig for, at man har fundet frem til en egnet plads, hvor man kan anlægge en ny lufthavn, og jeg mener, at tiden nu er inde til, at staten og kommunen må se at finde en ordning.

Billund er i relation til 1946-loven kommet ind som en hund i et spil kegler; kan man sige. Det er al ære værd, hvad der er præsteret i Billund, men det står i et lidt uheldigt forhold til det, man i sin tid tænkte sig. Nu kan man sige, at der jo er gået disse mange år, og at ingen havde kunnet forudse udviklingen, og det er naturligvis fuldstændig rigtigt. Billunds fremtid må ses i relation til den kommende faste forbindelse over Store-Bælt, der jo gør det nemmere at komme til København pr. bil; ja, måske vil