

[Ministeren for offentlige arbejder]

endnu i en årrække vil have brug for, og der er kommet nye tanker frem om organisationen. Skal det snarere være et aktieselskab, eller er der en anden form end Statsbroen Store Bælt som i loven af 1973, der vil være mere hensigtsmæssig?

Disse undersøgelser beder vi altså om ca. et par år til. Det kan ikke give hr. J. K. Hansen anledning til at sige, at da vi ikke fik helt klar tale nu, bliver det mindst år 2000, før det her kan blive færdigt. Jeg omtaler netop i redegørelsen, at det vil tage ca. 6 år at bygge højbro og lavbro, altså projektet fra 1973, men jeg siger, at der skal gå ca. 8 år, for vi skal også bruge et par år til en opstartfase. Jeg tør hævde her, at dersom folketinget i 1985 måtte beslutte sig for at anlægge den faste forbindelse i en eller anden form, så vil tidshorizonten ca. 8 år fra nu – hæng mig ikke op på et enkelt år, det er jo dog meget store og langsigtede ting – stort set kunne holde. Jeg tror derfor, at hr. J. K. Hansen er meget for pessimistisk, når han nævner år 2000 i denne forbindelse.

Hr. Burgdorf talte om Nyborgs og Korsørs situation. I den forbindelse kan jeg samtidig svare hr. Tommy Dinesen, der også talte om ledigheden i de nuværende færgebyer. Jeg har allerede nævnt, at vi bør kunne overkomme det problem, men må jeg ikke fortælle dem, der ikke måtte vide det i forvejen, at hr. Tommy Dinesens folkebevægelse imod Storebæltsforbindelsen, da den holdt møder i Korsør og i Nyborg, det ene sted samlede ca. 35 og det andet sted samlede ca. 75 personer. Så det lykkedes altså ikke engang at få det til at blive en folkebevægelse i de to nærmest berørte byer.

Jeg tror, det er lidt i familie med maskinstorm at sige, at det, at vi kan gøre noget hurtigere, og det forhold, at det har den bivirkning, at det skaber bortfald af arbejdspladser, hindrer, at vi går i gang med den slags ting. Så skulle man jo slet ikke have traktorerne, så skulle vi jo slå skrivemaskinerne – for ikke at tale om de elektriske – og regnemaskinerne i stykker. Så skulle vi jo ikke have computere og ikke nogen automatik i det hele taget. Det har hidtil altid været sådan, at ny teknik og forbedrede arbejds-gange har gjort os konkurrencedygtige. Da vore konkurrentlande ikke lader disse ting ligge, ikke undlader at gøre tingene hurtigere, sikrere, billigere, kan vi naturligvis heller ik-

ke tillade os at gøre det, for så vil der blive arbejdsløshed, så vil der blive fattigdom.

Det samme gælder om værfterne. Jeg ved ikke, hvad der skulle være af redning for værfterne i færgebyggeri. Det antal færger, der bygges i Danmark over et tiår eller over et kvart århundrede, er ikke tilstrækkeligt til at opretholde mere end et halvt lille skibsværft. Der er vel ingen, der vil have, at vi af den grund skal bevare færgefart med al den forsinkelse og fordyrelse, som det medfører, når det ikke betyder mere end dette for værfterne. Det gør det ikke, hvilket enhver kan overbevise sig om.

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at 6-7 færgeforbindelser skal nedlægges for at få bare én bro. For det første tror jeg nu ikke, det bliver 6-7; det bliver måske 3, måske 4. Men i øvrigt lyder det da vældig rationelt, hvis man kan lave en bro, som overflødiggør så megen ventetid, så megen overfartstid og så megen trafiktid.

Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at beløbet, der her skal investeres, er større end det beløb, som det hidtil er lykkedes regeringen at spare på det indre regnskab på finansloven. Jeg tror ikke, man kan sammenstille de to tal. Det er et spørgsmål om drift eller anlæg. Hvis du er fattig, hvis riget fattes mønt, så er der en del ting, du må give afkald på, præcis som hjemme i familien. Du må spise lidt billigere, måske lidt mindre, drikke mindre, holde mindre ferie, skære gavekontoen og fornøjelseskontoen ned. Men det er ikke ensbetydende med, at du ikke samtidig gør klogt i at gå ud og låne nogle penge til et produktivt, til et konstruktivt, fremtidsrettet projekt, som, når det er blevet færdigt, vil være i stand til at afdrage og forrente sig selv og give dig mulighed for på ny at få den levestandard, som du allerhelst vil have. Derfor tror jeg ikke, at det kan sammenlignes.

Her kan jeg altså ikke dy mig for at henvise til den artikel, hr. Svend Erik Hovmand som en af ordførerne nævnte, den artikel, som Berlingske Tidende i dag har publiceret, og hvori jeg gør rede for tidligere debatter om broer. Det er lige fra 1909, 1923, 1924 og 1932, man har anført dårlige tider som et argument over for et stort, langsigtet projekt. I den forbindelse var det altså, at Niels Neergaard rejste sig op 78 år gammel her i denne sal og sagde, at hvis man ikke tør sætte et langsigtet projekt i gang i dårlige tider,