

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

De fornødne bevillinger — til indfrielse af obligationsgælden og aktiekapitalens afskrivning — vil blive søgt på forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1966-67. I lovforslagets bemærkninger er det nævnt, at disse bevillingsmæssige dispositioner naturligvis ikke skulle påvirke det beløb, som i forvejen tænkes afsat til statsbanernes anlægsvirksomhed i nævnte finansår.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om privat finansiering af en fast forbindelse over Store-Bælt [af Ninn-Hansen m. fl.].*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. X) findes i tillæg A. sp. 1135, fremsættelsen i tidenden sp. 2484).

Sagen sættes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Det fremsatte forslag til folketingsbeslutning er efter min opfattelse af en sådan karakter, at det ikke vil være rimeligt på nuværende tidspunkt at vedtage det. Jeg skal i det følgende begrunde hvorfor.

I 1960 blev der i henhold til en indstilling fra Store-Bæltskommissionen af ministeriet for offentlige arbejder nedsat et udvalg, som fik til opgave at følge den trafikale, tekniske og økonomiske udvikling med henblik på at undersøge de videre planer med bygning af en fast Store-Bæltforbindelse.

Dette udvalgs arbejde gav som første resultat et forslag om at stille 10 mill. kr. til rådighed til visse forarbejder og bundundersøgelser i forbindelse med etableringen af en fast Store-Bæltforbindelse. Lovforslaget blev den 20. december 1961 vedtaget af folketinget.

Udvalget fortsatte derefter sit arbejde og har under hensyntagen til den rådende mangel på teknisk arbejdskraft og under hensyn til, at udvalget tillige har måttet udarbejde det grundlag, som danner bag-

grund for den i sommeren 1965 udskrevne internationale idékonkurrence, arbejdet så hurtigt, som man med rimelighed kan forlange, men er ikke nået til vejs ende med den række af opgaver, som skal løses, forinden der i folketinget kan træffes en principbeslutning om at bygge en fast Store-Bæltforbindelse.

Hr. Ninn-Hansen, som er ordfører for forslagsstillerne i denne sag, har tidligere, i maj 1964 og i juli 1965, her i tinget rejst spørgsmålet om indkaldelse af tilbud om privat finansiering af en fast Store-Bæltforbindelse. Mit svar dengang var, at efter min opfattelse må der foreligge en principbeslutning fra folketinget om bygning af den faste Store-Bæltforbindelse, før ministeriet kan begynde at indhente tilbud på finansiering, samt at en forudsætning for, at man kan forlange, at folketinget skal tage en sådan beslutning, må være, at der kan fremlægges tilstrækkelige oplysninger om anlægsomkostninger og forventet trafikomfang. Jeg føjede til, at det var min opfattelse, at sådanne oplysninger også er en forudsætning for, at man kan opnå egentlige tilbud eller optage realitetsforhandlinger om finansiering. Jeg pegede endvidere på, at vi måtte have den udskrevne idékonkurrence afsluttet og de indkomne bidrag vurderet, inden vi traf principbeslutning; og min konklusion var, at forslaget tidligst kunne fremsættes i folketingssamlingen 1967-68.

Det svar, som jeg her har refereret, gælder også i dag. Der er ikke siden sommeren 1965 sket noget, som kan ændre dette.

Hvis nogen til trods for den uklarhed, der indtil videre må råde vedrørende dette projekt, alligevel skulle have interesse i at fremsætte tilbud, er der — som jeg tidligere har sagt her i tinget — selvfølgelig fri adgang dertil. Det skal også nævnes, at til trods for at en række finansieringsgrupper over for ministeriet har givet udtryk for, at de til sin tid ville være interesserede i at give tilbud, har de foreløbig kun beskæftiget sig med de løbende oplysninger, som vi har kunnet give vedrørende projektet.

Når der nu af den konservative folketingsgruppe fremsættes forslag til folketingsbeslutning, hvorefter det skal pålægges ministeren for offentlige arbejder at fremsætte et lovforslag inden 15. marts 1966 om

[Ministeren for offentlige arbejder.]

privat finansiering af Store-Bæltsforbindelsen, må jeg altså hertil sige, at det vil være for tidligt at fremsætte et sådant lovforslag om privat finansiering.

Hvis der med forslaget skal lægges op til en principbeslutning om bygningen af den faste forbindelse, må dette efter min formening afvises på nærværende tidspunkt, fordi de forberedende arbejder, som foregår i henhold til loven af 1961, ikke er bragt så langt frem, at der er grundlag for at give en sådan beslutning noget reelt bindende indhold. Hvis forslaget derimod ikke skal indebære en endelig beslutning om anlæggets gennemførelse, bør det afvises, fordi der ikke er grundlag for realistiske forhandlinger med eventuelle tilbudsgivere. For at en tilbudsgiver kan have en reel baggrund for at byde, må han bl. a. have oplysninger om, hvornår et eventuelt anlæg kan gennemføres, og om dets nærmere udformning, oplysninger om kombinerede anlæg eller vej alene, oplysninger om fordeling af afgiftsbyrderne på vej- og banetrafik samt meget mere. Hvis en tilbudsgiver alligevel skulle fremsætte et bindende tilbud nu, måtte han derfor tage så mange forbehold, om jeg så må sige: indarbejde en så stor sikkerhedsmargen i tilbuddet, at dette ville blive mindre fordelagtigt for det danske samfund.

Til de nærmere bestemmelser i det foreliggende forslag skal jeg i øvrigt bemærke, at der vil kunne være betænkeligheder ved at antage tilbud fra samme tilbudsgiver på såvel finansiering som udførelse af anlægget. Det er i øvrigt, som jeg tidligere har fremhævet, min bestemte opfattelse, at finansieringen ikke bør ske på en måde, der udelukker udbydelse af arbejdet i licitation. Det er jo i sidste instans hovedsagelig den danske befolkning, der gennem taksterne kommer til at betale anlægget, uanset om det finansieres privat.

For kort at ridse min stilling op: jeg står naturligvis åben over for spørgsmål om privat finansiering. Vi er i ministeriets arbejdsudvalg til rådighed med alle foreliggende oplysninger til brug for interesserede finansgrupper, men jeg mener ikke, at en lov med så ubestemt et indhold, som den alene ville kunne få nu, ville give yderligere muligheder for at fremme udførelsen af dette store anlæg.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Ninn-Hansen):** Ministeren gav i sit svar til vort forslag en redegørelse for det hidtidige arbejde, og denne redegørelse vil jeg gerne takke for.

Jeg forstod ministerens svar således, at ministeren i dag må afvise forslaget i den foreliggende form, men jeg lagde også mærke til ministerens understregning af, at det skyldes tidsbestemmelserne i forslaget, og at ministeren ikke for tiden kan give tilslutning hverken til en principbeslutning eller til det øvrige indhold af det forslag, vi har fremsat. Og da ministeren i øvrigt stillede spørgsmålet om vort formål med forslaget, skal jeg kort trække det op.

Vort formål med at fremsætte dette forslag er for det første at opnå en beslutning om, at den faste forbindelse imellem Sjælland og Fyn skal etableres. Vi mener af de grunde, der er nævnt i fremsættelsestalen, at det er nødvendigt; det er nødvendigt af nationale grunde, af hensyn til provinsen og af hensyn til erhvervenes konkurrencedygtighed, at vi får etableret en fast forbindelse imellem Sjælland og Fyn.

Vort andet formål med forslaget er at sikre, at Store-Bæltsforbindelsen får en førsteprioritet blandt vore broopgaver, og vi anser det for nødvendigt, at dette bliver fastslået så stærkt som muligt. Jeg ved, at der under tidligere forhandlinger i det høje ting fra mange sider — vi må anse det for at være fra et flertal — er givet tilslutning til den opfattelse, at Store-Bæltsbrospørgsmålet skulle løses forud for de andre broopgaver. Men vi ser også, at andre opfattelser kommer frem nu, og det er mit indtryk, at man er stærkt fremme med seriøse overvejelser angående etablering af andre broforbindelser; jeg tænker her på såvel Øresundsbroen som en bro til Femern. Vi ved, at de sidstnævnte broopgaver kan løses hurtigere, da det er mindre opgaver end Store-Bæltsbroen. Netop derfor anser vi det for nødvendigt, at vi nu får fastlagt, at man fra den danske stats side og fra folketingets side ønsker at give Store-Bæltsforbindelsen førsteprioritet.

Jeg henviser i øvrigt til udenrigsministerens bemærkninger i en tale under Nordisk Råd sidste session. Man kunne heraf forstå, at udenrigsministeren regner med, at man inden for et kortere åremål — jeg

[Ninn-Hansen.]

forstod inden for en halv snes år — fik etableret Øresundsbroen og gjort Saltholmsprojektet færdigt. Hvis regeringen — jeg går ud fra, at det var en regeringsudtalelse — sigter herimod, mener jeg, at så haster det med en beslutning om, at Store-Bæltbroen skal bygges.

Derfor er vort tredje formål med dette forslag at søge opgaven løst på en hurtig og på en finansielt tilfredsstillende måde. Vi mener, at den private finansiering vil medføre, at det kan ske hurtigere, end hvis det er staten, der skal etablere dette brobyggeri på den måde, det har været sædvane herhjemme.

Vi mener også, der er interesse for opgaven. Ministeren var inde på, at interesserede kredse havde henvendt sig til ham; hvis ministeren er i stand til at sige mere herom, tror jeg vi er mange, der vil være interesseret i at høre, om ministeren har indtryk af, at det er betydende kredse, der ønsker at finansiere en sådan bro.

Jeg vil gerne understrege, at vi mener, det er rigtigt, at tilbuddene fremkommer fra såvel indlandet som fra udlandet, men selvfølgelig ser vi meget gerne, at danske ingeniørfirmaer påtager sig opgaven, eventuelt flere firmaer i fællesskab, ligesom vi meget gerne ser, at danske bankkredse eller andre finansieringskredse finder sammen om denne finansieringsopgave eventuelt i samarbejde med de pågældende ingeniørfirmaer. Hvis det er en sådan dansk formidlet finansiering, der bliver tale om, bliver spørgsmålet om folkeaktier også aktuelt, hvad vi meget gerne ser.

Endelig skal jeg nævne som vort fjerde formål med forslaget, at vi ønsker at etablere en praktisk fremgangsmåde, der muliggør privat finansiering. Derfor har vi foreslået en koncessionsordning, og at det bliver fastlagt, at der på grundlag af koncessionsordningen vil kunne opkræves afgifter af dem, der finansierer byggeriet.

Når jeg ser bort fra, at ministeren med den tidsbegrænsning, der er fastlagt, afviste

for tiden at gå positivt ind for sagen, forstår jeg dog efter hidtidige udtalelser, at ministeren på samme måde som vi sigter efter, at vi skal have en fast forbindelse over Store-Bælt, og at ministeren — og jeg går ud fra også et flertal i tinget — går ind for, at Store-Bæltforbindelsen skal have første-prioriteten. Jeg forstår endvidere, at ministeren vil lade spørgsmålet om privat finansiering stå åbent, altså ikke afviser den private finansiering, og endelig har jeg forstået, at ministeren også er inde på tanken om, at der skal opkræves en broafgift. Jeg synes altså, at der på mange punkter er overensstemmelse, og jeg håber derfor, at vi gennem udvalgsforhandlingen kan nå længere med denne sag.

**Horn:** Vor gruppe kan erklære sig helt enig i den problemstilling, som den højtærede trafikminister her har gjort rede for. Jeg vil ikke sige, at vi vil være drilagtige, men dette forslag har nu ligesom karakter af, at den konservative gruppe ikke kan komme over trangen til at demonstrere, at den er langt mere forudseende og vidende end andre grupper og selvfølgelig navnlig end vor gruppe og regeringen.

Motiveringen, som den fremtræder i fremsættelsestalen, består jo ret og slet i en opremsning af synspunkter, der er fremsat af alle andre partier ved tidligere lejligheder, når vi her i tinget eller andetsteds har drøftet faste forbindelser over bæltet og sunde. Alle de anførte problemer m. fl. er opsummeret i den betænkning, som Store-Bæltskommissionen har afgivet. Der er altså ikke spor nyt i det, man har fremlagt her, og som kunne motivere en diskussion om dette problem.

Som det blev påpeget af ministeren, er der ikke i dag noget egentligt grundlag for at invitere dansk eller fremmed kapital til at stille sig til rådighed om en del år, når anlægget skal foregå. Jeg har aldrig hørt, at nogen har forestillet sig, at staten eller dansk kapital alene skulle finansiere et sådant anlæg, men det ligger ligesom i

[Horn.]

motiveringen, at en sådan forestilling skulle findes hos nogle af partierne eller regeringen. Jeg har aldrig hørt den fremdraget, tværtimod er man gået ud fra, at der må være flere muligheder.

Hvad angår tidspunktet for fremsættelsen af lovforslag i forhold til iværksættelsestidspunktet, afviger det stærkt fra, hvad en privat erhvervsdrivende ville gøre, hvis det var ham, der stod for at skulle planlægge og iværksætte et sådant anlæg. Sådant ville en privatmand dog ikke disponere; usikkerhedsmargenen ville være alt for stor. De forhåbentlig mange konkurrenceforslag kommer først frem her til 1. april, og så må vi se på dem. Vi ved, der må rimelig tid til at vurdere disse forslag. Jeg forstår af tidligere udtalelser af den højtærede minister, at man tidligst i folketingsåret 1967-68 kan forvente fremsat lovforslag i folketinget, altså når man har undersøgt og vurderet de forskellige muligheder, og så ved vi, at der går nogle år med blot nogenlunde at detailprojektere de endelige forslag, som må ligge til grund for en tilbudsgivning. Det vil altså sige, at det ligger nogle år frem i tiden. En detailprojektering skønnedes i sin tid at vare 3-4 år. Nu er det muligt, at de tekniske fremskridt også på det område har gjort, at man kan komme under de 4 år, men der går i alt fald nogle år med at lave blot nogenlunde rimelige detailprojekter, som firmaerne kan bygge på.

Vi må derfor mene, at det vil være urigtigt allerede nu at binde folketinget, og det vil næppe heller være muligt at få nogle firmaer, bankfirmaer eller andre, til allerede nu på så usikkert grundlag at binde sig til nogen bestemt finansiering.

Jeg har lagt mærke til i fremsættelsestalen og i de bemærkninger, som hr. Ninn-Hansen lige har gjort, at et af de forhold, som navnlig har bevirket, at dette forslag er fremkommet, er, at man har en forestilling om, at denne opgave skulle komme til at stå i anden række, komme til at stå i skygge af en række andre større, nationale opgaver, som vi skal løse, opgaver med både trafikale og andre investeringer. Jeg ved ikke rigtig, hvordan man kommer ind på den tankegang. Mig bekendt er der ingen, der er gået væk fra det, der tidligere er givet udtryk for her i salen, at en fast forbindelse over Store-

Bælt absolut har førsteprioriteten. Vi kan diskutere og diskuterer en lang række andre opgaver, som trænger sig på, men der er indtil dato mig bekendt ikke kommet noget frem, som skulle forandre vor stilling — selv om der er visse jyske kredse, der på luftfartsområdet optræder på en måde, som kunne ændre stillingen; men disse kredse må vel også erkende, at man ikke både kan blæse og have mel i munden.

Om fremmed kapital skulle gå i gang med faste anlæg andre steder, kan vel ingen vide, men hvis ikke uforudsete transportgevinster fremtræder andre steder, tror jeg roligt, vi kan regne med, at Store-Bæltprojektet kan holde sin førsteprioritet. I hvert fald er det ikke noget, vi har nogen særlig indflydelse på, hvis sådan fremmed kapital pludselig melder sig. Ja, man kunne sige, at de ikke måtte få lov til det — jeg ved ikke, om det er juridisk holdbart at sige nej, men det måtte vi måske gøre.

Da der som sagt er mere end god tid til at lægge sig fast på en bestemt finansiering, vil vi henstille, at forslagsstillerne nøjes med at have vist deres gode vilje.

Derimod kunne jeg tænke mig, at vi bad ministeren lade den lille arbejdsgruppe, som sidder og følger prognoser o. lign. op denne sag vedrørende, fremkomme med oplysninger om, hvorledes det forholder sig med det, som Store-Bæltskommissionen pegede på: balancepunktet for driften mellem færger og fast forbindelse. Denne arbejdsgruppe blev nedsat på henstilling af Store-Bæltskommissionen, og jeg mener at vide, at denne arbejdsgruppe ret nøje har fulgt alle de afgørende spørgsmål op, sådan at det sikkert er forholdsvis let at få det nævnte spørgsmål besvaret, hvilket er ønskeligt. Store-Bæltskommissionen var helt klar over, at forholdene kunne udvikle sig helt anderledes, end vi kunne skønne, og det var også dette, der motiverede, at vi nedsatte den nævnte arbejdsgruppe.

En sådan efterforskning måtte være det første, man foretog, hvis man skulle følge forslagsstillerens tankegang. Undersøgelsen ville tillige være en nyttig faktor til supplerende af regeringens investeringsplaner for de nærmeste år, fordi dette anlæg indgår i det næste årtis kapitalbehov og må underkastes nyttevirkningens kriterium. Så meget kan forandre sig, at man altid må vurdere

[Horn.]

de enkelte investeringsprojekter over for hinanden, efterhånden som den tekniske udvikling skrider frem. Der er også andre investeringsopgaver, som trænger sig meget stærkt på. Også på trafikens område sker der forskydninger i menneskenes vaner og tankegang, og det er ønskeligt at få sådanne faktorer opklaret.

Jeg ser altså ikke, der er nogen rigtig baggrund for at træffe denne beslutning, men man kan altid diskutere spørgsmålet, da det drejer sig om et så vigtigt anliggende for vort land.

**Enggaard:** Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Holmberg, desværre ikke kan være til stede i dag, skal jeg på venstres vegne fremsætte nogle bemærkninger i anledning af det forslag til folketingsbeslutning, som det ærede medlem hr. Ninn-Hansen m. fl. har fremsat.

Det er et meget stort spørgsmål, som her rejses af det ærede medlem med flere. Alene af denne grund kan det være vanskeligt at vurdere sagen tilstrækkeligt til at angive en klar stillingtagen til forslaget, sådan som det foreligger. Spørgsmålet bliver desværre yderligere kompliceret derved, at sagen er rejst på et tidspunkt, hvor forholdene omkring en kommende fast forbindelse over Store-Bælt mildt sagt er uafklarede. Jeg ved, at der i øjeblikket er udskrevet en idékonkurrence om selve forbindelsens udformning. Jeg personlig er meget glad for, at denne konkurrence er blevet udskrevet, og at der ikke er sat særlig snævre grænser for, hvilken løsning man skal nå frem til som den rigtigste. Alene heri ligger en meget betydelig usikkerhed med hensyn til, hvilket projekt man til sin tid vil finde frem til. Vi ved da også, at der er mange, overordentlig mange, der har vist interesse for at deltage i denne konkurrence. Nu skal bedømmelsen finde sted i den kommende tid. Vi ved kun, at vi skal finde frem til den løsning, som er mest formålstjenlig, og vi kan ikke i dag forudse, hvilken det bliver.

Det er slet ikke givet, at en bro vil vise sig at være den rigtigste løsning. Jeg kunne meget vel tænke mig, at en tunnel enten helt eller delvis vil vise sig at være en bedre løsning på problemet. Derfor finder jeg også, at den korrekte fremgangsmåde måtte

være den, at den højtærede minister for offentlige arbejder giver folketinget en redegørelse, når idékonkurrencen er bedømt, og at denne redegørelse ledsages af en vurdering af en række af de faktorer, der skal tages i betragtning, før folketinget anstændigvis kan beslutte sig.

Af sådanne faktorer vil jeg gerne nævne hele samspillet med arbejdskraftsituationen i øvrigt, herunder også spørgsmålet om en eventuel anvendelse af udenlandsk arbejdskraft, som må tages op til nøje overvejelse i forbindelse med et projekt af den størrelsesorden, der her er tale om.

Der er videre spørgsmålet om arbejdets indpasning i den økonomiske prioritering i øvrigt. Vi ved, hvordan der er brug for milliarderne i disse år til mange andre formål, de sociale formål, investeringer i uddannelse og ikke mindst inden for erhvervslivet. Alt dette må passes sammen i en sådan prioritering, at vi tilgodeser helhedshensynet.

Endelig er der de forhold — som stadig ændrer sig for hvert år, der går — forholdene omkring trafikudviklingen på Store-Bælt og denne trafikudvikling set i forhold til den samlede trafik mellem landsdelene og udviklingen af trafikken på de øvrige ruter, som forbinder landsdelene. Det gælder også her om at finde en sådan samlet løsning af disse trafikspørgsmål, at vi undgår en unødvendig koncentration på ganske bestemte steder med heraf følgende yderligere investeringer og problemer.

Helt naturligt kommer også spørgsmålet om finansieringsformerne ind i billedet, sådan som det er rejst igennem forslaget. Men det må ses i meget nøje sammenhæng med de mange uafklarede forhold, hvoraf jeg her har nævnt nogle. Imidlertid er det, så vidt jeg er informeret, sådan, at selve det at få finansieret, at skaffe kapital til en fast forbindelse med en bekostning af den størrelsesorden, der her er tale om, ikke i og for sig er det helt store problem. Der vil være mange kilder at øse af, og derfor er det ikke det vanskeligste i forbindelse med løsningen af Store-Bæltspørgsmålet. Det rigtige måtte derfor være, at vi fik løst og afklaret de andre problemer først og derefter tog stilling til selve finansieringen. Det er derfor ikke det, der lige akkurat haster mest i øjeblikket. Meget afgørende for, hvilken

## [Enggaard.]

løsning vi finder frem til, må også det spørgsmål være, om vi skal have broafgifter eller ikke. Man går i det foreliggende forslag ud fra som en given ting, at der skal opkræves broafgifter. Jeg vil gerne tro, at det også nok er mest realistisk at gå ud fra, at sådan vil det blive. Men det var dog umagen værd på forhånd at vurdere, hvad der nu også ville være det sagligt rigtigste af hensyn først og fremmest til de særlige danske forhold og interesser, som skal varetages. Hele dette spørgsmål må ses på baggrund også af den konkurrence, der i dag eksisterer fra udlandet, herunder ikke mindst den tiltrækning, der finder sted mellem Jylland-Fynområdet og Hamborgområdet. Og den omstændighed, at vi i dag har en tidsmæssig og økonomisk spærrelinje ved Store-Bælt, berettiger ikke uden videre til at opretholde en økonomisk spærrelinje også efter etableringen af en fast forbindelse. Det vil vi i hvert fald gerne i venstre have lov til at overveje nøjere og afveje disse økonomiske hensyn med hensynet til erhvervslivet på begge sider af Store-Bælt og også til forholdet mellem biltrafikken og jernbanetrafikken.

Herunder kommer jo også spørgsmålet om konkurrencevilkårene imellem lastbilfragt og jernbanefragt ind i billedet. Det er et gammelt stridsspørgsmål, som jo vil blive ved at bestå, så længe der opkræves afgifter for transport over en bro i fremtiden.

I øvrigt er det vel sådan, at spørgsmålet om DSBs rolle i forbindelse med en sådan fast forbindelse heller ikke er afklaret. Det er i hvert fald efter min opfattelse ingenlunde nogen selvklar ting, at en bro, hvor der også skal være vejtrafik, skal drives og etableres af de danske statsbaner.

Med disse bemærkninger har jeg gerne villet begrunde, hvorfor venstre ikke ser sig i stand til at træffe en endelig afgørelse af de spørgsmål, der er rejst ved det fremsatte forslag. Hvis det fremsatte forslag imidlertid kan bidrage til, at interessen omkring disse problemer kan forøges såvel her i folketinget som i offentligheden, skal forslagsstillerne ikke have utak for deres initiativ; men venstre ønsker at understrege, at vi ikke mener, det er forsvarligt på nuværende tidspunkt at låse sig fast til de punkter, som forslaget indeholder.

**A. C. Normann:** Der er fra et par af de foregående ærede ordførere kommet den betænkelighed til orde, at denne vældige investering, dette store forbrug af penge og arbejdskraft, som løsningen af denne vældige opgave måtte medføre, skulle blokere udviklingen på andre områder, skulle hindre investeringer på områder, som man måske måtte skønne var lige så værdifulde. Jeg vil gerne sige som min personlige opfattelse, at hvis jeg ikke troede på, at bygningen af Store-Bæltbroen var en samfundsmæssigt rentabel opgave — en opgave, der for erhvervslivet ville medføre så betydelige besparelser og for samfundsøkonomien så betydelige fordele, at den, om jeg så må sige, betaler sig i den periode, i hvilken den skulle afvikles f. eks. af private ejere, indtil staten måtte overtage broen — ja, så ville jeg også være betænkelig ved og tilbageholdende over for at tage principiel stilling til bygningen af Store-Bæltbroen på nuværende tidspunkt; men jeg har virkelig den bestemte tro, at der vil opstå så store økonomiske fordele ved denne faste forbindelse imellem vore landsdele, at man må kunne regne med, at der tværtimod måske vil blive bedre muligheder for investeringer på andre områder, end hvis vi slet ikke bygger broen. Jeg ser rent bort fra det hensyn, som der også godt kan være grund til at hæfte sig ved, og som jeg ikke tror man skal ignorere advarslerne om, at betydelige dele af handelen fra Jylland og Fyn godt kan bevæge sig bort fra danske områder til Hamborg og Hamborgs frihavn. Jeg tror, man kan sige ret sikkert, at der er stærke tegn til, at en sådan udvikling allerede er i gang, men man ville dog måske kunne hæmme den stærkt, hvis man fik en bedre og billigere forbindelse imellem de danske landsdele.

Taler man med sympati for tanken om en privatfinansieret fast Store-Bæltforbindelse modsat en statsfinansieret, således som det ærede medlem hr. Ninn-Hansen gjorde det i sin fremsættelsestale, ja, så er det sikkert lykkedes det ærede medlem og hans parti at placere sig inden for en majoritetsgruppe i det høje ting. Nu har så mange inden for de forskellige partier — det gælder også inden for socialdemokratiet — ytret sympati for denne gamle tanke, at man ikke kommer i modvind ved at ventilere den endnu en gang, således

## [A. C. Normann.]

som det er sket her, for man kan vel godt sige, at andet end en sådan ventilation af tanken, en ventilation, der sætter os i stand til at gøre nogle refleksioner, kan det foreliggende forslag vel ikke være.

Vi er i det radikale venstre i princippet enige med forslagsstillerne — i princippet, gentager jeg — og tilfreds med den givne lejlighed til at understrege dette på ny. Men én ting er jo principperne, noget andet er forslaget enkeltheder, og her må jeg desværre sige for min del, at jeg synes, disse er temmelig uovervejede. Jeg skal nævne et par eksempler på det. Kravet i slutningen af forslaget om, at endeligt lovforslag skal kunne fremsættes i løbet af mellem 5 og 6 uger, er sandsynligvis aldeles uopfyldeligt, selv med den bedste vilje fra den højtærede minister for offentlige arbejders og fra administrationens side, når man tager i betragtning, at det grundlag, på hvilket tilbud skal afgives, må underkastes en så omhyggelig prøvelse, at fristen ved nærmere eftertanke ser helt urimelig ud.

Man kan vel godt sige — det forstår jeg nu også at det ærede medlem hr. Ninn-Hansen selv er inde på, har en vis forståelse af — at det er en såre tvivlsom ting, om man kunne få noget firma eller selskab til at udarbejde tilbud uden først at vide en række ting af afgørende betydning, f. eks. hvilken kontrol staten skal have med afgifterne og disses størrelse. I hvilket forhold skal disse følge lønninger og vedligeholdelsesudgifter? Skal de kunne svinge i takt med disse? Skal afgiften være en høj afgift til fordel for en kort koncessionsperiode eller en lav afgift med en lang årrække, inden staten kan overtage anlægget? Tænkes der på konkurrenceklausuler over for andre parallelle trafikmuligheder, eller om ikke parallelle, så trafikmuligheder, der også forbinder vore landsdele med hinanden sydligere eller nordligere? Skal tilbudgiverne kunne være sikre på, at staten er koblet ud som konkurrent, eller skal staten trods alt, indtil tilbud foreligger, holde den udvej åben selv at bygge for lånte penge for derefter at afdrage lånet ved hjælp af opkrævede afgifter? Denne sidste tanke er ikke udtryk for et ønske hos mig, men måske er det klogt ikke helt at bandlyse den

på forhånd, indtil tilbud foreligger fra privat side.

Efter forslaget har man også spurret af, så vidt jeg kan se, for den, synes jeg, rimelige adgang til at lade andre selskaber end de finansierende, som måske netop kun er indstillet på at bygge og finansiere, overtage koncessionen enten som midlertidige ejere eller som forpagtere, altså selskaber, der er indstillet på at lede driften af et sådant foretagende. Der findes f. eks. i USA selskaber, som er indstillet på at købe, afdrage og drive f. eks. meget store hovedvejsstrækninger, som entreprenører har bygget.

Når fristen for det mere detaljerede lovforslag, som man gerne vil afkræve ministeren, er sat til den 15. marts, har jeg opfattet dette sådan, at det også indebærer, at lovforslaget så bør færdigbehandles i indeværende samling. Skulle forslaget hensigt kun være en, man kan godt for min skyld sige naturlig gennemdrøftelse i sommerens løb af et lovforslag, som var fremsat i den hensigt, kunne man jo nok bære sig noget mindre hovedkulds ad og dog alligevel skynde sig.

Vi kan i det radikale venstre ikke stemme for forslaget i den udformning, som det her har fået, men jeg gentager, at vi er tilhængere af, at Store-Bæltforbindelsen søges etableret ved hjælp af private midler. Jeg vil sluttelig i den forbindelse pege på, at vi gerne, inden fremgangsmåden vedrørende finansieringen endeligt fastlægges, vil have foretaget en vurdering af den tanke, der for nogle år siden fremsattes fra radikal side, nemlig at denne store sag sættes på folkeaktier, hvad der måske ville medføre forskellige fordele; bl. a. ville der jo heri ligge en betydelig national opsparing, som indpasset i den økonomiske udvikling måske kunne vise sig meget værdifuld. Jeg kunne godt tænke mig, at den højtærede finansminister ville have sympati for en sådan tanke.

**Aksel Larsen:** Jeg forstår så udmærket forslagsstillerens bevæggrunde til at komme med dette mærkværdige forslag. De ønsker at stille sig og deres parti i relief i befolkningen, som forventes at ville have en Store-Bæltbro, og nu skal det altså fastslås, at de, der presser på for at få denne bro, er

[Aksel Larsen.]

det konservative folkeparti — se, de har fremsat et forslag i folketinget! Det kan være, at de også har den ekstra bevæggrund, at man så kan sige til danske og udenlandske kapitalinteresser: se, hvor vi er ivrige for, at I skal komme til at gøre en knippel forretning og tjene en forfærdelig bunke penge på løsningen af denne danske samfundsopgave.

Men bortset fra, at jeg kan tænke mig disse to bevæggrunde, er der ikke andre, for der er intet som helst sagligt i dette forslag. Hvad ligner det på dette tidspunkt at komme med et krav om, at ministeren inden 15. marts skal fremsætte et lovforslag om privat finansiering af en Store-Bæltbro, om hvilken man ikke ved, hvordan den skal bygges, hvordan den skal være indrettet — om det skal være bro eller en tunnel — hvad den kommer til at koste, hvornår bygningen kan begynde, eller hvornår den kan være færdig. Hvis det var muligt at skaffe privat finansiering på et så løst grundlag, så tror jeg jeg ville overveje at blive forretningsmand og gå til en bank og sige: hør, jeg har tænkt mig en eller anden gang i fremtiden at bygge et varehus; jeg ved ikke, hvad jeg vil handle med; jeg ved ikke, hvor stort det skal være, og jeg ved ikke rigtig, hvor det skal ligge — jeg tror nok, det skal ligge i København — men tag og lån mig pengene nu.

Jeg tror ikke, man kan lave forretning på den måde. Detailprojekteringen af en sådan stor forbindelse må dog være nogenlunde færdig, så man kan forudberegne, hvor lang tid det tager at bygge den, hvor meget det koster, og hvordan rentabiliteten bliver, før man kan begynde at interessere sig for at låne penge til den. Så er det jo et spørgsmål, om man behøver at kalde på den private finansiering, for jeg skulle tro, at hvis det er opfattelsen, at en Store-Bæltbro kan blive en god forretning, idet der skal betales afgifter for at køre over broen, det være sig med bil eller jernbane, kan staten formodentlig også låne pengene mod at give sikkerhed for, at de bliver tilbagebetalt med rente og rentes rente ved hjælp af broafgifter.

Det er altså slet ikke nødvendigt at have en særlig aftale om en privat finansieringsordning; men det er så meget mere urimeligt at ville have den, som vi endnu ikke

ved, hvornår bygningen skal påbegyndes, og ikke ved, om det ikke skulle være muligt på normal vis herhjemme gennem skatteindtægter eller motorafgifter eller på anden måde at skaffe de penge, der er nødvendige hvert år til bygning af Store-Bæltforbindelsen. Det er nemlig ikke sådan, at hvis den koster et eller andet beløb — lad os sige 2 milliarder kr. — skal de lægges på bordet den dag, man rammer den første spunsvæg ned; de skal vel først betales efterhånden. Det må man også se på, det kan jo ikke afgøres nu. Jeg ved godt, at man er i penge trang i øjeblikket; men det er jo ikke sikkert, at det forhold bliver ved at vare ved, og i hvert fald skal man ikke her skyde skindet, før bjørnen er solgt — hvis jeg må sige det sådan.

Så er det også et spørgsmål, om der i det hele taget skal være broafgifter. Det ved jeg ikke — det er muligt. Nu kunne meget tale for, at man så vidt muligt skulle have en sådan indenlandsk landevejsforbindelse over Store-Bælt uden broafgift. Men på den anden side er der det, som taler for broafgift, at der kommer til at køre en mængde udenlandske bilister over broen, og de burde vel være med til at betale den. Det er alt sammen noget, der kan overvejes, men det er heller ikke afklaret på nuværende tidspunkt.

Endelig kommer en tredje ting i forslaget, som jeg så absolut er modstander af, og det er, at finansieringsordningen udformes på en sådan måde, at der meddeles de finansierende selskaber eller firmaer en midlertidig koncession, hvorefter de i en tidsbegrænset periode opnår ret til at afkræve færdsel over den faste forbindelse en særlig afgift. Det vil vi absolut ikke være med til. Hvorfor skulle man gøre det? Hvorfor skulle man lade disse firmaer have driften af broen i en eller anden ubekendt årrække, hvor trafikintensiteten kunne øges så ganske betydeligt, at det kunne blive en kolossalt god forretning for dem? Hvis man forestiller sig, at der indføres en broafgift — og jeg vender mig ikke imod det — ville det sikkert være muligt at erklære, at staten, når den låner pengene — hvis den da er nødt til at låne dem — garanterer for, at nettoprovenuet af broafgifterne går til afbetaling af de lånte penge. Man skal lade være med at give et sådant selskab — det



[Akxel Larsen.]

være sig et entreprenørforetagende eller et finansieringsforetagende — koncession på driften af broen.

Det er, hvad der er at sige om selve det foreliggende forslag, men så må det tilføjes, at man har indsmuglet noget om, at Store-Bæltbroen absolut skal have prioritet forud for andre store broopgaver. Det synes jeg ikke man skal have lov til at indsmugle i et sådant i øvrigt usagligt forslag, som ikke vil kunne blive vedtaget af folketinget. Hvilken stor broopgave der skal have førsteprioritet, og hvilken der skal have andenprioritet, har der været talt en del om. Vi må imidlertid have en samlet bedømmelse af det. Det er ikke nok blot at sige: vi må have knyttet landsdelene sammen, og derfor skal dette gøres først. Man må se på, hvad der er mest nødvendigt ikke blot af trafikale grunde, men af hensyn til landets trivsel som helhed, og dér ved man at jeg er af den opfattelse, at den første store opgave, som må løses, den, der presser mest på, er den faste Øresundsforbindelse.

Jeg har nok hørt, at man her også i dag siger, at man af hensyn til konkurrencen fra Hamborg er nødt til at ophæve spærringen mellem Jylland-Fyn på den ene side og Sjælland med København på den anden. Jeg vil tillade mig at gøre opmærksom på, at hvis man får en fast Store-Bæltforbindelse færdig før en fast Øresundsforbindelse, før udviklingen i Øresundsregionen for alvor er begyndt, bliver det ikke København, der konkurrerer på lige vilkår med Hamborg i Jylland, men Hamborg, der på for København ulige vilkår konkurrerer på Sjælland, og det ser jeg ikke nogen grund til at hjælpe Hamborg med. Nu er man oven i købet fra den side ved at være villig til at bygge og finansiere en bro over Femern Bælt, så man fik en trafikal lineal fra Hamborg til København. Jeg er klar over, at den kommer engang, og jeg er ikke modstander af det. Jeg er heller ikke modstander af en Store-Bæltbro; jeg mener, vi skal have den så hurtigt, det er forsvarligt og gør ligt, men jeg mener, at den første og vigtigste opgave i den forbindelse er at skabe det erhvervsøkonomiske kraftcentrum her ved Øresund, som kan sikre, at dette land ikke bliver til en økonomisk og måske efterhånden også politisk provins af den del af Tyskland, der

domineres af Hamborg. Det er mig ubegribeligt, at det konservative folkeparti, som dog ellers ikke har noget imod at skilte med, at det i særlig grad ser på vore nationale interesser, ikke er i stand til at se dette.

**Rimstad:** Jeg vil begynde med at sige, at mit parti er enig i den problemstilling, som den højtærede trafikminister trak op. På et tidspunkt, hvor det endnu ikke er vedtaget, om vi skal have en fast forbindelse over Store-Bælt eller ikke, hvor det ikke er bestemt, hvordan en eventuel forbindelse skal udformes, og hvor der af samme grund naturligvis heller ikke er udarbejdet tilnærmelsesvis rigtige kalkulationer for omkostningerne, mener vi, at tidspunktet for fremsættelse af et lovforslag som det foreslåede endnu ikke er inde. Der må efter vor opfattelse i dag mangle enhver mulighed for at føre realistiske forhandlinger om en privat finansiering af det projekt, der her er tale om, og vi kan derfor ikke forstå, hvad man skal med en lovgivning som denne allerede fra den 15. marts i år. Det er jo ikke alene muligt, det er også overvejende sandsynligt, at målsætningen for den faste forbindelse over Store-Bælt vil ændres både principielt og med hensyn til det tekniske grundlag endnu nogle gange, før man her i folketinget bliver enig om et lovforslag, der fastlægger selve projektet. Alene af de her fremførte grunde kan vi ikke støtte det foreliggende forslag.

Jeg vil imidlertid gerne benytte lejligheden til også at komme med nogle bemærkninger om, hvad jeg vil kalde betimeligheden af den tanke, vi her diskuterer. Det må vist stå helt klart, at et broprojekt, som med vejudfletninger og tilstødende ramper næppe i dag kan udføres for mindre end 4 milliarder kr., ikke kan finansieres gennem opkrævning af bropenge, fordi disse vil komme til at ligge væsentligt højere end de nuværende overfartstakster, og om dem kan man vel sige, at de i hvert fald ikke er for lave, hvis man sammenligner dem med taksterne for private overfarter. Dette skøn gælder antagelig også, når man kalkulerer med selv væsentlige stigninger i trafikmængden over bæltet. Før man kan nå frem til en afklaring af dette forhold — og det kan man først, når anlægsudgifterne er realistisk kalkuleret — forekommer det os

[Rimstad.]

ikke alene omsonst, men også uheldigt at begynde den lovgivningsmæssige tilrettelæggelse af en privat finansiering, som vi i øvrigt kan have en betydelig sympati for.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Som det fremgik af hr. Ninn-Hansens udtalelser, var han nogenlunde klar over — sådan forstod jeg det i hvert tilfælde — at det ikke var det rigtige tidspunkt at fremsætte et lovforslag af denne karakter på. Jeg tror også, de efterfølgende ordførere har anført så mange argumenter imod at fremsætte et sådant lovforslag på nuværende tidspunkt, at det konservative folkeparti må være klar over, at man i hvert fald har været lovlige tidligt på færde med dette spørgsmål.

Hr. Ninn-Hansen må ikke opfatte mine udtalelser på den måde, at jeg har taget stilling til, om en fast Store-Bæltsforbindelse skal finansieres af private eller af offentlige midler. Jeg har gentagne gange, når vi har diskuteret dette spørgsmål, sagt det på den måde, at jeg står åben over for, hvorledes man skal løse dette problem. Jeg har altså ikke lagt mig fast på nogen linje.

Hr. Ninn-Hansen spurgte, om der kunne siges noget om, hvem det var, der stod bag de henvendelser, vi havde haft om eventuelt at finansiere en sådan Store-Bæltsforbindelse fra privat side. Jeg føler mig ikke beføjet til at nævne navne, men jeg kan oplyse, at de henvendelser, vi har fået, er fra udenlandske finanskrede. Det er folk, der har repræsentanter her i Danmark, som jævnlig har forbindelse både med de folk, der sidder i arbejdsudvalget, og med mig, men som altså foreløbig kun vil have oplysninger om, hvad man kan sige om trafikudviklingen, og hvor langt vi er kommet i det hele taget med sagen.

Det ligger jo også sådan, at Industrirådet på et vist tidspunkt var interesseret. Industrirådet har jo også fået en mand indirekte med i det udvalg, der arbejder med tingene, men jeg har i hvert fald ikke hørt om nogen finansiel plan fra Industrirådet ud over, at man har udtalt, at man havde interesse i hele dette spørgsmål. Jeg er altså ikke i stand til at kunne give nærmere oplysninger herom på nuværende tidspunkt.

Hr. Horn var inde på, at man skulle undersøge, hvornår det tidspunkt var inde, da det kunne betale sig at have en fast Store-Bæltsforbindelse i forhold til den nuværende færgeoverfart. Det er jo et spørgsmål, som arbejdsudvalget selvfølgelig også arbejder med, men jeg tror nok, at de forudsætninger, som kommissionen i sin tid gik ud fra med hensyn til det tidspunkt, da balancen ville være til stede, i virkeligheden er gået i opfyldelse, således at man kan sige, at det antal passagerer og biler, som man regnede med dengang, egentlig allerede er nået. Men i betragtning af den udvikling, der siden er sket, og de mange Kattegatsruter, der er opstået, kan det nok være et spørgsmål, om udviklingen fremover vil gå så stærkt, som man oprindeligt havde tænkt sig, og derfor er det rimeligt og rigtigt, som hr. Horn sagde det, at man også undersøger dette spørgsmål nærmere.

Jeg er enig med hr. Enggaard i, at det vil være rigtigt, når vi kommer så langt frem, at idékonkurrencen og bedømmelsen er afsluttet og der foreligger et tilstrækkeligt færdigt materiale fra arbejdsudvalget, at jeg her i tinget giver en redegørelse for stillingen, en redegørelse, som måske bagefter kan danne udgangspunkt for en diskussion om hele sagen.

Hr. Enggaard var også inde på spørgsmålet om broafgifter eller ikke broafgifter, og dertil vil jeg sige, at det jo er et stort problem. Det er helt klart, at man vil få den bedste og den største udnyttelse af en sådan fast forbindelse, hvis det er gratis at benytte den. På den anden side kan det skabe finansielle vanskeligheder for det danske samfund at løse en så stor opgave, samtidig med at en række andre meget store anlægsopgaver skal løses. Derfor tror jeg ikke, spørgsmålet er så ligetil; jeg tror, det må meget nøje overvejes, hvilken fremgangsmåde man skal vælge.

Hr. A. C. Normann nævnede spørgsmålet om folkeaktier, og det er jo en tanke, flere har været inde på. Jeg har ikke noget imod, at man undersøger sagen; men hvor meget man kan undersøge i den retning, er vel problematisk, fordi man ikke på forhånd kan få garanti for, hvor mange der vil tegne sådanne aktier. Jeg skal åbent erkende, at jeg personlig ikke har megen tro

[Ministeren for offentlige arbejder.]

på, at ret mange vil tegne aktier i sådan noget som en Store-Bæltsforbindelse; men det kan kun bero på et skøn, for det er noget, det er meget vanskeligt at bedømme. Jeg har heller ikke noget imod, at finansministeren eller udvalget prøver at foretage en analyse af dette spørgsmål.

Hr. Aksel Larsen var inde på spørgsmålet om, hvorvidt det nu også var givet, at en Store-Bæltsforbindelse skulle have førsteprioritet i forhold til en Øresundsforbindelse. Jeg mener at have kunnet konstatere, at når vi har diskuteret Store-Bæltsforbindelse og Øresundsforbindelse, har der hidtil været en stærk stemning ikke alene her i folketinget, men også i befolkningen for, at en Store-Bæltsforbindelse bliver den første af de store faste forbindelser. Men det er jo givet, at forholdene kan ændre sig, og at der kan komme argumenter frem, så man må bøje sig for, at det vil være rigtigere at bygge en Øresundsforbindelse først. Jeg tror ikke, det ligger sådan, men man kan ikke helt afvise det. Jeg har tidligere givet udtryk for den opfattelse, som jeg mener er rigtig, at disse to ting i og for sig hører nøje sammen, og at der ikke må gå ret lang tid, inden både en Store-Bæltsforbindelse og en Øresundsforbindelse er en realitet, fordi der, hvis man bygger den ene alene, vil blive skabt et så stærkt pres på den anden overfart, at det vil blive meget vanskeligt at klare trafikken. Derfor tror jeg, at opgaverne skal følges ad, men dette kan jo blive svært nok, hvis man skal honorere de krav, det stiller både med hensyn til arbejdskraft og med hensyn til kapital.

Til slut vil jeg blot sige, at jeg selvfølgelig ikke har noget at indvende imod — og det er jo heller ikke noget, jeg kan forhindre — at der bliver nedsat et udvalg, fordi man i et sådant udvalg kan modtage noget mere detaljerede og noget bredere oplysninger om hele sagen, end det er muligt at give med den begrænsede taletid, vi har, ikke mindst nu efter at forretningsordenen er ændret.

Niels Westerby: Det foreliggende forslag til folketingsbeslutning er efter min opfattelse det største blålys, jeg har set i det høje ting, siden jeg blev medlem af det. Det giver udseende af, at det konservative folkeparti mere end nogen anden er interesseret i at få bygget en fast forbindelse over Store-Bælt, men i virkeligheden og reelt er der overhovedet ikke taget stilling til nogen af de mange problemer, som skal løses i forbindelse med bygningen af en sådan bro. Derfor vil jeg tillade mig at kalde det et blålys, og derfor vil jeg sige som min personlige opfattelse, at det er på grænsen af, at man kan være bekendt at drive politik på den måde.

Der er ikke taget stilling til spørgsmålet om arbejdskraft. Det er jo ikke kun et spørgsmål om at skaffe de fornødne penge midler til finansiering af en bro; det er i lige så høj grad et spørgsmål om at skaffe den fornødne arbejdskraft, når vi lever i en tid med fuld beskæftigelse og heldigvis har denne fulde beskæftigelse. Der er heller ikke på regelbunden måde taget stilling til spørgsmålet om finansieringen, når man ikke har taget stilling til, hvordan projektet skal se ud.

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om prioriteringen af de forskellige faste forbindelser.

Jeg tror ligesom trafikministeren, at broforbindelserne over Øresund og over Store-Bælt må følges meget nøje ad. Jeg må oven i købet gå et skridt videre og sige, at efter min opfattelse bør de nærmest komme fuldstændig samtidig, og det vil jeg gerne motivere nærmere. Jeg tror, det hænger meget sammen. I det øjeblik man får en Øresundsbro, vil behovet for en Store-Bæltsbro vokse, og i det øjeblik man får en Store-Bæltsbro, vil behovet for en Øresundsbro vokse. Man må heller ikke glemme, at der er spørgsmål om andre broforbindelser, f. eks. fra Rødby til Femern. I det hele taget er det et spørgsmål, om man ikke skal se disse broprojekter eller disse faste forbindelser mellem landsdele i et

[Niels Westerby.]

helt andet skær end det, vi er vant til, se dem i lyset af spørgsmålet om international planlægning. Det er jo sådan, at interessen for en Øresundsbro fra svensk side vil være voksende, hvis der også er en Rødby-Femern bro, for så kan man komme videre til kontinentet ad den vej. Og interessen fra svensk side for en Øresundsbro vil være voksende, hvis der er en Store-Bæltsbro, for så kan man også komme videre ad den vej. Interessen fra tysk side for en Rødby-Femern bro vil være voksende, hvis der også er en Øresundsbro, for så kan man komme videre ad den vej, og sådan kan man blive ved. Broprojekterne hænger sammen, og de bør så vidt muligt fremmes samtidig. Men det stiller store krav dels til det finansielle, til kapitalressourcer, dels den fornødne arbejdskraft. Derfor er det et spørgsmål — det har jeg også nævnt for den højtærede minister tidligere — om man ikke skulle prøve at tage hele denne problemstilling op i sammenhæng og prøve at drøfte sagen med Sverige-Vesttyskland og en række andre nabolande, der har en særlig interesse i, at Nordeuropa bliver ordentligt trafikmæssigt betjent.

Jeg tror altså ikke, at vi skal prioritere. Jeg tror, at vi skal stile imod at få lavet disse broprojekter, disse faste forbindelser mellem landsdelene og mellem Rødby og Femern, samtidig, og jeg tror, at vi skal prøve at tage spørgsmålet om en samlet ordning op over for vore nabolande. Det vil jo også kunne være en klar dansk interesse at gøre det, for interessen fra svensk side for en Øresundsbro vil være større, når der er andre broprojekter i gang, og det vil derfor være lettere at få Sverige til at betale en større del af udgifterne til en Øresundsbro. Jo større mulighed der er for at komme videre ved benyttelse af andre broer, jo større interesse vil der fra vesttysk side være i at få en Rødby-Femern bro, og jo lettere vil det være at få dem til at betale en større del af denne. Ellers kan man være helt sikker på, at det bliver en deling med 50 pct. til Danmark og 50 pct. til nabolandet, som vil blive den faste regel; men løses det i sammenhæng, vil jeg anse det for muligt, at Danmark ville kunne slippe meget billigere.

Dernæst vil jeg gerne gøre et par bemærk-

ninger om spørgsmålet om denne finansieringsform med privat finansiering. Det er klart, at hvis man har privat finansiering, så må der i realiteten opkræves bropenge eller en afgift for at passere, for ellers kan det ikke lade sig gøre at lave denne private finansiering. Hvis der derimod er tale om offentlig finansiering, er det ikke sikkert, at man bliver nødt til at opkræve bropenge, men man kan gøre det, og derfor vil jeg gerne gøre et par bemærkninger vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt man skal opkræve en afgift eller bropenge, eller hvad man nu vil kalde det, for at passere broen. I praksis vil det sikkert ikke være vanskeligt. De erfaringer, jeg har gjort ved at færdes i f. eks. De Forenede Stater, er, at det er ret nemt at opkræve den slags afgifter; det gør man endog på stærkt trafikerede veje i De Forenede Stater. Jeg tror ikke, det vil være noget stort problem. Men det rejser en række andre problemer, bl. a. det, om vi ikke i virkeligheden får et toldbælte ned igennem Danmark, hvis man opkræver bropenge ved passage over Store-Bælt. Nok kommer man hurtigere over Store-Bælt, man sparer tid; men i virkeligheden vil der være en slags toldbælte midt igennem Danmark, hvis man opkræver bropenge. På den anden side må man sige, at det er en stor fordel at gøre det ud fra det synspunkt, at de, der i særlig grad benytter broen, også kommer til at betale for den, og man må vel også sige, at det er en fordel, at de udlændinge, der passerer igennem Danmark, kommer til at være med til at finansiere den ved at betale en afgift. Men jeg tror, at det argument, at der vil blive skabt et toldbælte ned igennem Danmark, er et meget alvorligt argument, der kan vanskeliggøre en privat finansiering, som jo forudsætter, at der skal opkræves bropenge. Jeg tror, vi skal være meget varsomme med at få en toldbarriere ned igennem Danmark, når hovedtanken netop er den, at København skal blive bedre egnet til at konkurrere med Hamborg inden for Danmark. Det er jo en af hovedtankerne bag forslagsstillernes forslag til folketingsbeslutning.

Dernæst vil jeg gerne sige, at jeg tror, vi må se i øjnene, at disse broprojekter ikke kan løses, uden at man også er fordomsfri over for spørgsmålet om fremmed arbejds-

[Niels Westerby.]

kraft. Vi ved, at vi har fuld beskæftigelse, og vi ved, at vi ikke kan fremtvinge mere arbejdskraft. Hvordan skulle man så kunne gennemføre disse broprojekter uden at åbne for en tilgang af fremmed arbejdskraft? Især kan det da slet ikke lade sig gøre, hvis de skal finansieres ved udenlandsk kapital. Hvis man — og det er jo det, som dette forslag bl. a. åbner mulighed for — finansierer en fast forbindelse over Store-Bælt med et milliardbeløb, der fås ind af fremmed kapital, af udenlandsk kapital, og denne udenlandske kapital begynder at efterspørge arbejdskraft og materialer her i landet, hvor vi i forvejen har fuld beskæftigelse, så får man jo en forrygende inflation. For så vidt må det undre mig, at det konservative folkeparti, der ved enhver lejlighed ved politiske møder ud over hele landet slår sig til ridder på at ville bekæmpe inflationen her i landet, ja, prøver at fremstille det, som om det konservative folkeparti næsten er det eneste parti, der virkelig vil gøre noget ved den, foresætter et forslag til folketingsbeslutning, som, hvis det realiseres, for en dels vedkommende vil medføre, at der bliver en forrygende inflation her i landet. Jeg tror, at forslagsstillerne, hvis de tænker sig nærmere om, bliver nødt til at se dette i øjnene. Man kan ikke finansiere en fast forbindelse over Store-Bælt med fremmed kapital, uden at der er arbejdsløshed her i landet. Når man har fuld beskæftigelse, kan det ikke lade sig gøre, uden at man får en forrygende inflation.

I det store og hele vil jeg sige, at jeg vil beklage mig over for den højtærede minister. Jeg synes, det går for langsomt med disse ting. I vor tid er der brug for hurtig trafik, og det er virkelig gået for langsomt med disse ting. Der vil blive stillet større krav i fremtiden om en hurtig trafik, og derfor vil jeg meget henstille til regeringen, at man prøver at fremskynde disse broprojekter eller faste forbindelsesprojekter mellem landsdelene og til kontinentet, prøver at gøre det som led i en international planlægning, og at man stiller det forslag, som her er fremsat af den konservative gruppe, i bero, for vedtages det, er det i virkeligheden ensbetydende med at lade de sidste blive de første. Man kan da ikke tage

stilling til spørgsmålet om finansiering, før man ved, hvad det er, man vil finansiere — det er jo helt bagvendt. Jeg ved ikke, hvordan det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, der er ordfører for forslagsstillerne, overhovedet vil kunne motivere det. Det har der da heller ikke været gjort noget forsøg på, men det er som sagt også yderst vanskeligt. Jeg beder om undskyldning, men jeg bliver nødt til at sige: det er blålys, det ærede medlem har sendt op.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Ninn-Hansen):** Efter at alle, selv regeringen, har mistet interessen for hr. Niels Westerby og hans parti, har hr. Niels Westerby udnævnt sig selv til moralist her i tinget. Hvis der er nogen, der ikke er egnet til at fortælle, hvad andre skal gøre politisk, er det hr. Niels Westerby; i øvrigt gav jo hele tonen i hans tale indtryk af, at han ikke rigtig kan lide os — og det skal der jo nok være noget om.

Det var vel ingen tilfældighed, at det var hr. Niels Westerby og hr. Aksel Larsen, der fandt anledning til at angribe ikke alene indholdet af det fremsatte forslag, men også formålet med det. Det var disse to medlemmer, der tillod sig i særlig grad at betone, at Store-Bæltbroen ikke skulle have første prioritet. Det var disse to medlemmer, der mente, at man ikke kunne fastlægge en prioritetsorden. Hr. Aksel Larsen havde yderligere en række bemærkninger, der vendte sig mod vort ønske om privat finansiering, idet vi derved indkaldte folk, der ville gøre en god forretning. Det gør jo altid indtryk på enhver, når hr. Aksel Larsen taler, og den måde, hvorpå han her vendte sig imod en privat finansiering af Store-Bæltbroen, måtte gøre indtryk. Det måtte især gøre indtryk på enhver, der har en dårlig hukommelse; for hr. Aksel Larsen har formentlig ikke selv glemmt, at han for to eller tre år siden under en debat her i tinget netop nævnte tanken om privat finansiering af Store-Bæltbroen. Men når hr. Aksel Larsen dengang selv gik ind for tanken, synes jeg jo nok, at den argumentation, der nu blev anvendt af hr. Aksel Larsen, må falde fuldstændig bort.

Jeg skal altså ikke beskæftige mig med de bemærkninger, der er fremkommet her-

[Ninn-Hansen.]

om, men vil i øvrigt gerne takke for interessen for det fremsatte forslag, for tanken med det.

Der har været indvendinger imod vort ønske om, at der skulle fremsættes et lovforslag. Det er ikke rigtigt, som ministeren sagde, at jeg selv havde sagt, det var forkert, at der skulle komme et lovforslag; i så fald havde det konservative folkeparti selvfølgelig ikke stillet forslag om det. Men jeg kan da godt se — som hr. A. C. Normann også udtalte — at fristen, den 15. marts, er meget kort. Jeg vil dog i denne forbindelse gøre opmærksom på, at forslaget er fremsat den 16. december i fjor. At det først kommer til første behandling nu, ved vi skyldes, at folketinget har haft en række andre opgaver at beskæftige sig med. Da der imidlertid nu er så kort tid tilbage, før den frist udløber, som vi har for fremsættelse af lovforslag, der skal vedtages i denne samling, kan vi ikke nå det — det skal erkendes blankt og uden videre. Det vil altså sige, at det, der kan ske, er — det var vist hr. A. C. Normann, der var inde på det — at man kan få forslaget frem, hvis vi kan blive enige om det, i et udvalg, og så kan man drøfte det i sommerens løb. Der må altså blive tale om en udskydelse, da vi først har fået vort forslag til behandling nu. Men hvad enten man udformer et forslag på den ene eller den anden måde, mener vi, det er yderst vigtigt, at vi får en principbeslutning om Store-Bæltbroen og om, at Store-Bæltbroen eller den faste forbindelse over Store-Bælt skal bygges først. Jeg synes da også, at ministerens udtalelser gav nogen anledning til det. Ministeren sagde, at han regnede ikke med, at det blev tilfældet, men at tingene jo kunne ændre sig — det sagde ministeren i forbindelse med spørgsmålet om, hvorvidt Store-Bæltbroen skal have førsteprioritet fremfor de andre broopgaver.

Jeg skal erkende, at det konservative folkeparti vil betragte det som en ulykke, hvis de andre broopgaver løses tidligere end opgaven med Store-Bæltbroen, og jeg vil gerne tilføje, for at hr. Aksel Larsen helt kan forstå det: vi vil betragte det som en national ulykke, fordi vi lægger afgørende vægt på forbindelserne mellem landsdelene, lægger vægt på danske havnes konkurrencedygtighed, også Københavns havns

konkurrencedygtighed, i forhold til udenlandske havne — i den forbindelse især Hamborg — og regner det for en ganske afgjort nødvendighed, hvis man ikke skal risikere, at det jyske, måske også det fynske, område skal blive et for stærkt marked for Hamborg, at der er en forbindelse til det øvrige land. Vi lægger altså vægt på det af nationale grunde. Hr. Aksel Larsen har ganske ret i, at vi lægger vægt på det nationale, og vi gør det altså også i denne forbindelse.

Når hr. Horn taler om en vis form for demonstration — det sagde hr. Horn i forbindelse med sine i øvrigt venlige bemærkninger til os — vil jeg gerne sige, at det er muligt, at vi i det konservative folkeparti er mere bekymrede end andre for, at de broopgaver, det er lettere at udføre, løses før Store-Bæltbroen, og det er ud fra den bekymring, man skal se vort forslag, og ud fra en interesse for, at vi ved at tilkendegive vort standpunkt kan medvirke til en positiv løsning af sagen.

Hr. Horn husker formentlig en anden lejlighed, hvor vi også tilkendegav vort standpunkt på et så tidligt tidspunkt, at ministeren fandt det dristigt. Det var, da vi drøftede Øresundsbroen på baggrund af den betænkning, der var kommet, hvor det konservative folkeparti på det tidspunkt fastslog, at vi — og det gjaldt alle gruppens medlemmer — havde ønsket om en sydlig placering af broen, selv om betænkningen var gået ind for den nordlige og andre partier ikke tog stilling til det. Men udviklingen har dog medført, at der er blevet mange tilhængere — jeg tror de allerfleste i det høje ting — for den sydlige løsning. Det var måske dristigt, og vi fik også at vide af den ene og den anden dengang, at vi tog for tidligt standpunkt; men der er da ingen af dem, der beskæftiger sig med de spørgsmål, der kan komme i dag og sige her i det høje ting, at vi tog et forkert standpunkt, og jeg tror også, det vil vise sig, at der er brug for såvel at fastlægge denne førsteprioritet som at skynde sig i sagen vedrørende Store-Bæltbroen. Det er gået for langsomt; det er 18 år siden, kommissionen blev nedsat om Store-Bæltbroen; det er 9 år siden, den afgav sin første betænkning, og 6 år siden, den afgav sin anden betænkning.

[Ninn-Hansen.]

Da vi drøftede spørgsmålet om forarbejderne i 1961, gjorde vi det på baggrund af en betænkning, der talte om, at broen skulle være færdig i 1972-73. Vi mener altså, at det haster, og det vil vi gøre nærmere rede for i udvalget, hvor vi får lejlighed til at drøfte det, og jeg takker for den interesse, der har været for en sådan drøftelse.

**Horn:** Jeg skal ikke forlænge debatten meget, men det er jo en sag, som har interesseret befolkningen overordentlig stærkt; de fleste møder Store-Bælt en eller flere gange om året, og når det sådan er noget, man kan se for sig, er der mange mennesker, der mener at have vældig forstand på det. Det er i øvrigt ganske karakteristisk for trafikksager, at dem synes folk at have vældig indsigt i. Det er udmærket, at folk kan leve med i sagen, og det er i og for sig anledningen til, at jeg gerne vil gøre et par kommentarer til det, der er sagt.

Med hensyn til broafgiften er det et spørgsmål, man jævnlig møder, og folk spørger om, hvordan det egentlig skal være. Nu havde hr. Niels Westerby nogle fantasier om, at vi kunne skabe toldgrænser; det skal jeg se bort fra, men hvis vi ud fra en nyttevirkningsbetragtning skal tage stilling til, om vi skal have afgifter, eller man skal dække udgifterne over statens almindelige driftsbudget, er det givet, at så er det hensigtsmæssigt ikke at have afgifter, for jo mere en bro eller en tunnel, eller hvad man nu måtte lave, bliver brugt, jo større nytte får man af de penge, man har investeret, det er ganske klart. Det, der så bliver problemet, når man til sin tid skal tage stilling til, om man vil vælge den ene eller den anden form, er, om vor økonomiske situation er sådan, at det vil være hensigtsmæssigt af bruge afgiftsformen. Der er det rigtigt, som det er sagt, at hvis man tænker sig koncessionsformen, som der er henvist til man bruger i Amerika — den bruges for øvrigt også i en række andre lande — så er det oplagt, at det konsortium, der skal drive anlægget, må have ret til at opkræve afgift under visse i en kontrakt nærmere fastsatte forhold, og anlægget må så til sin tid overgå til statens eje, sådan som det kendes i forhold til stat og

kommune verden over. Det ligger ganske klart, at sådan kan det ordnes; men om vi fra statslig side skal gå ind for det, må bero på en afvejning af vore økonomiske forhold, og dér kommer vi ikke uden om den rent psykologiske faktor, at folk ikke synes om, at statens indtægter eller udgifter stiger. Det er klart, at hvis man vælger afgiftsformen, stiger statens udgifter ikke, når vi får dette nye anlæg. De psykologiske faktorer vil altså nok få en betydelig vægt i det øjeblik, man skal diskutere dette spørgsmål, men det må ses i relation til nyttevirkningen, og her er vi ved det andet problem, jeg gerne vil sige et par ord om.

Hr. A. C. Normann rejste spørgsmålet om arbejdskraft. Hvis vi forudsætter, at vi fortsat har en meget, meget høj beskæftigelse og en høj økonomisk aktivitet i al almindelighed ikke blot i vort land, men også i det øvrige Europa, kan man godt fundere over, om det er fornuftigt at gå i gang med et sådant anlægsarbejde, som må følges op af andre. Det er nævnt her i dag — og vi har også tidligere givet udtryk for, at vi er enige med ministeren heri — at disse forskellige anlæg må have en vis sammenhæng også ud fra et nyttevirkningssynspunkt. Jeg tror, vi vil komme til at stå i den situation, at vi må sige: vi har her en række opgaver, vi skal løse, nu må vi tage stilling til, hvilke opgaver vi opnår størst nytte ved eller har mest brug for, og så må arbejdskraften naturligvis placeres i disse opgaver.

Det kan have den virkning, som hr. Niels Westerby også var inde på, at så skaber vi inflation, og da må vi samtidig gøre os klart, at vi må gøre indgreb over for den inflation, som flyder af, at der er et så hårdt pres på kæden, som man siger; men det er anlæg af en størrelsesorden, som vi kender og har kendt i nogle år, og inden dette kommer til at foreligge, skulle vi nok gøre os ganske bestemte forestillinger om, hvordan det kan laves. Selvfølgelig kan presset på arbejdskraften afdæmpes ved, at man tager fremmed arbejdskraft ind; men der er ingen, der har forbudt os at bestille noget mere, end vi nu gør, hverken pr. time eller ved at have længere arbejdstid, hvis det endelig var, vi ville undgå at få fremmed arbejdskraft ind. Det er noget, man til den tid må overveje; man skal bare

[Horn.]

gøre sig klart, at hvis vi skal vente på, at der bliver ledig arbejdskraft, som vi kan flytte over til dette anlæg, så tror jeg man kan komme til at vente længe; ingen ønsker en arbejdsløshedssituation. Jeg har villet nævne disse rent faktiske ting, fordi det er ting, man må gøre sig klart, når man diskuterer disse problemer.

Det ærede medlem hr. Rimstad gjorde en bemærkning om, at statsbanernes takster ikke var særlig lave i forhold til de private. Jeg må måske sige, at jeg er noget forundret over, at de private ikke kan drive færgefart med noget billigere takster, end de gør, når vi tænker på statsbanernes vilkår som et sammenhængende transportorgan.

Aksel Larsen: Det forekommer mig, at hr. Ninn-Hansen opgav ethvert forsøg på at forsvare ideen om, at man på et tidspunkt, hvor idékonkurrencen ikke er afsluttet, hvor beslutning om, hvorledes forbindelsen skal bygges, ikke har kunnet træffes, og hvor man naturligvis ikke har kunnet påbegynde detailprojekteringen, skulle kunne gå ud og sikre sig privat finansiering af en hel mængde ubekendte størrelser. Hvis hr. Ninn-Hansen erkender, at de saglige indvendinger mod det forslag, han repræsenterer her, er stærke, gjorde han egentlig bedst i ikke at insistere på udvalgsbehandling, men tage forslaget tilbage.

Hvad angår den del af den private finansieringsidé, der hedder, at de kapitalister, der måtte finansiere bygningen, skulle have koncession på broens drift og derigennem mulighed for at tjene ubekendte, men formodentlig meget store summer på broafgifterne, har hr. Ninn-Hansen, så vidt jeg hørte, heller ikke haft noget at forsvare denne idé med, men kun en påstand om, at Aksel Larsen for 3 år siden skal have været inde på noget lignende. Det er mig aldeles ubekendt. Det kan selvfølgelig være, jeg lider af hukommelsestab, men jeg ved ikke af, at jeg nogen sinde har været ude med den idé, at man skulle give private kapitalister koncession på driften af et offentligt trafikforetagende. (*Ninn-Hansen*: Det har jeg heller ikke sagt!). Ja, det var det, jeg kritiserede. Men det opfattede hr. Ninn-Hansen altså ikke.

Naturligvis er jeg klar over, at man kan låne penge til at bygge en sådan bro for, men dem kan staten formodentlig låne. Jeg har heller ikke noget imod, at staten entrerer med entreprenører, som på deres vis hjælper med til at låne pengene. Det, jeg har opponeret imod — og jeg håber, hr. Ninn-Hansen begriber det, når jeg nu skærer det ud i pap — er den idé, at man skulle give disse finansierer koncession på broens drift. Nej, undskyld, en sådan bro skal ejes af det offentlige og drives af det offentlige.

Endelig spørgsmålet om prioritetsrækkefølgen. Jeg finder, det er yderst rimeligt, hvad ministeren sagde, at naturligvis må det overvejes, og jeg finder, at man bør overveje dette spørgsmål ved, at man tager alle sådanne store trafikproblemer frem, afvejer dem i forhold til hinanden og undersøger, om der skal være en prioritetsrækkefølge og, hvis der skal være det, hvilken. Jeg har ikke gjort nogen hemmelighed ud af, hvad jeg anser for det vigtigste og mest presserende. Jeg vil ikke beklikke det konservative folkepartis nationale ild, men jeg vil gøre opmærksom på, at man åbenbart slet ikke har fattet, hvilket stort nationalt spørgsmål der virkelig ligger her. Måske kan det hjælpe lidt til afklaringen, når jeg erindrer om, at begrebet Hamborg er meget ivrig for at få bygget Store-Bæltbroen og helst også Femern-Bæltbroen før forbindelsen over Øresund, og at samme ønsker har regeringen i Kiel.

Niels Westerby: Jeg har to korte bemærkninger til hr. Horn.

Hr. Horn nævnte, at jeg havde peget på, at hvis man opkrævede bropenge ved passage ad en fast forbindelse over Store-Bælt, kunne det virke som en slags toldbælte; det ville i praksis kunne fungere som en toldhindring. Hr. Horn sagde, at det ville han lade ligge. Jeg tror nu alligevel, det er noget, man bør tage i betragtning. Hvis man ser på Københavns muligheder for at betjene Fyn og Jylland på den ene og den anden måde med varer o. s. v. og på Hamborgs muligheder for at betjene Jylland og Fyn med varer, er det da klart, at hvis der kræves broafgift for at passere over Store-Bælt, vil København blive denne afgift dårligere stillet i forhold til Hamborg, når København skal levere service i den ene og den anden form til



[Niels Westerby.]

Fyn og Jylland. Hvis der derimod ikke skal betales noget for at passere over Store-Bælt, bliver man i København bedre stillet, når man skal betjene Fyn og Jylland, set i forhold til Hamborg. Derfor er der i virkeligheden i praksis tale om en slags toldbælte.

Dernæst var hr. Horn inde på betragtninger over, at det var jo ikke sikkert, vi behøvede fremmed arbejdskraft for at opføre en Store-Bæltbro eller andre større faste forbindelser. Det tror jeg man bliver nødt til at se i øjnene, hvis man vil være virkelighedsnær. Vi har fuld beskæftigelse. Det kan vi glæde os over, og vi må håbe, at vi kan blive ved med at have fuldt beskæftigelse, men hvis dette håb går i opfyldelse, tror jeg ikke, at man, som hr. Horn siger, kan arbejde lidt længere. Det kan man naturligvis, men man må tænke på — hvis det drejer sig om en Store-Bæltbro — at arbejdskraft fra Odense og København jo ikke kan arbejde en normal arbejdsdag i Odense og København og derefter rejse ned til Store-Bæltområdet, præstere et par timers ekstra arbejde og så rejse hjem igen. Hvis det drejer sig om at opføre en fast forbindelse over Store-Bælt eller andre store projekter af den art, tror jeg nok, det er et heltidsarbejde, der her skal præstere; det kan ikke klares med overarbejde af en del af befolkningen. Jeg bare henleder opmærksomheden på det.

Dernæst vil jeg sige til hr. Ninn-Hansen, at jeg tvivler da ikke om, at det konservative folkeparti er et nationalt parti. Jeg synes bare, at hr. Ninn-Hansen ikke skal tro, at man ved at sige Store-Bæltbro kan tage patent på at varetage de nationale interesser, når det nu vitterligt er sådan, at der kan være berettiget tvivl om behovet for en Store-Bæltbro. Derimod er der jo virkelig behov for, om jeg så må sige, et godt lille nordisk kraftcenter her ved Øresund, og det kan i lige så høj grad være en god national dansk indstilling, at det er så vigtigt, at vi heroppe i Norden omkring København og i Øresundsregionen får et godt lille kraftcenter, som er i stand til at hamle op med de store erhvervsmæssige koncentrationer i Nordtyskland og Nord-europa. Derfor vil jeg gerne understrege,

at jeg tror, det er vigtigt, at en Øresundsbro kommer samtidig med en Store-Bæltbro, sådan som jeg var inde på det. Men hvis man skal prioritere — men det vil jeg meget nødig, for jeg vil gerne have begge dele samtidig — så tror jeg, man alligevel skal lade Store-Bæltbroen gå først.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen takkede for interessen for dette udmærkede forslag. Jeg lagde ikke mærke til ret megen interesse. Når jeg hørte efter samtlige ordføreres indlæg, ja, så kunne jeg faktisk ikke mærke spor interesse; der var næsten kun afvisning. Forslaget blev bogstavelig talt klædt af til skindet; der var ingenting tilbage af det ærede medlems forslag, da ordførerne havde talt; det var afsløret som det blålys, det er. Der er ikke herved givet et bidrag til at skaffe landet en Store-Bæltbro; der er kun fra det ærede medlems side gjort et forsøg på at slå sig til ridder på denne sag.

(Kort bemærkning).

**Ordføreren for forslagsstillerne (Ninn-Hansen):** Til hr. Niels Westerby skal jeg blot sige, at vi ikke tager patent på noget som helst, vi tager heller ikke patent på at diskutere med hr. Niels Westerby, og det har jeg i hvert fald ikke tid til nu, for jeg har et svar til hr. Aksel Larsen.

Vi har ikke på noget tidspunkt afvist en Øresundsbro, og derfor forstår jeg ikke hr. Aksel Larsens argumentation. Vi ønsker den bygget, men vi ønsker førsteprioritet for Store-Bæltbroen. Jeg håber, at dette er skåret tilstrækkeligt ud i pap til, at hr. Aksel Larsen kan forstå det.

Vi ønsker endvidere med vort forslag, at de firmaer, der indgiver projekter, skal have lejlighed til også at indsende et finansieringsforslag; de kender dog deres egne projekter. At vi også gerne ser, at andre kan indsende tilbud, fremgår af forslaget, og derfor tror jeg, hr. Aksel Larsen ved det.

Med hensyn til koncession på broen er det vort ønske, at Store-Bæltbroen skal bygges, uden at den skal betales af de danske skatteydere. Den skal betales af dem, der passerer broen, og derfor er det naturligt, at man lader dem, der finansierer og måske også bygger broen, opkræve en

[Ninn-Hansen.]

afgift i en periode; det fremgår også af vort forslag.

Endelig synes jeg, hr. Aksel Larsen gik fuldstændig uden om den opfattelse, han tidligere har gjort gældende, nemlig at han ønskede en privat finansiering af Store-Bæltbroen. Hr. Aksel Larsen vender sig så stærkt imod den måde, vi har udtrykt det på, men har hr. Aksel Larsen helt glemte sine egne udtalelser for tre år siden? Vi kan jo slå det op. Hvis det nu var en sag, vi kunne være enige om — jeg vil ikke sige, det er den eneste sag, men det er jo ikke så mange punkter, vi er enige om — så havde det dog interesse at høre noget nærmere om, hvordan hr. Aksel Larsen har tænkt sig en privat finansiering.

(Kort bemærkning).

**Aksel Larsen:** Når hr. Ninn-Hansen så udmærket kan huske, hvad jeg har sagt for tre eller et andet antal år siden, er det mærkværdigt, at han nu skal spørge om det. Men jeg skal da gerne oplyse ham om, at i det omfang, der kan være tale om privat finansiering, mener jeg naturligvis på lånevilkår. I tilfældet Store-Bælt vil jeg nok tro, at det måtte blive en blanding af privat og offentlig finansiering, hvis man skulle gå den vej, at staten måtte låne pengene og give garanti for, at de blev betalt tilbage.

Det, der imidlertid er det springende punkt for mig ved det konservative forslag, er kravet om, at de, der finansierer, skal have koncession på broens drift og mulighed for at tjene ekstra, efterhånden som trafikintensiteten øges. Det er det, jeg vender mig imod; det er dér, forskellen ligger. Jeg håber, hr. Ninn-Hansen nu har forstået det.

(Kort bemærkning).

**Ordføreren for forslagsstillerne (Ninn-Hansen):** Det sidste drøfter jeg gerne med hr. Aksel Larsen i udvalget. Det, der interesserer mig, er, at også — ja, selv — hr. Aksel Larsen og hans parti nu udtaler sig med interesse om en privat finansiering, i hvert fald ikke afviser en privat finansiering. Så kan jeg fortælle hr. Niels Westerby, at

jeg er ganske tilfreds med den interesse, der har været for forslaget om privat finansiering.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg synes, det er velgørende, at selv om hr. Niels Westerby og hr. Ninn-Hansen i denne sag tilsyneladende står så langt fra hinanden, som man næsten kan komme, så er de enige om ét, nemlig at bebrejde undertegnede, at det går for langsomt.

Dertil vil jeg gerne sige — som jeg i og for sig sagde det i mine første bemærkninger — at det skam ikke er med min gode vilje, at det går for langsomt. Jeg havde meget gerne set, at vi havde været meget længere fremme med denne sag. Jeg har prøvet på at redegøre for begrundelsen for, at det er gået så langsomt.

Først var der kommissionsarbejdet, som jeg vel ikke kan få megen bebrejdelse for; der var jo tale om en kommission, der arbejdede selvstændigt. Den arbejdede i 11 år — jeg var ganske vist medlem et år, før jeg blev minister, og man fik heller ikke mulighed for da at gøre kommissionsarbejdet færdigt.

Så snart kommissionsarbejdet var færdigt, arbejdede vi da meget hurtigt med det lovforslag, der stillede 10 mill. kr. til rådighed, og vi skitserede dengang over for folketinget, som enstemmigt vedtog lovforslaget, hvad disse penge skulle bruges til.

Jeg tror, vi havde været længere fremme med hele dette arbejde, hvis der så ikke var kommet det ind i billedet, at Dansk Ingeniørforening rejste kravet om en international idékonkurrence. Dette spørgsmål arbejdede vi med frem og tilbage. Vi var lidt i tvivl om, hvorvidt vi skulle gå ind for det, men vi mente, at det godt kunne være; det bagefter med god grund kunne bebrejdes os, hvis vi ikke havde udskrevet en sådan konkurrence. Dette medførte igen et meget stort arbejde med at udarbejde betingelser o. s. v. for de teknikere, vi nu engang har til rådighed — og vi kan ikke få flere, både af økonomiske og af saglige grunde, fordi der ikke er nogen at få fat i.

Alt dette har gjort, at arbejdet ikke har kunnet gå hurtigere. Jeg har gerne villet gentage denne forklaring, for at man ikke skal have indtryk af, at vi ligefrem lægger

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vægt på, at det skal gå så langsomt som muligt. Tværtimod vil vi gerne have, det skal gå stærkt.

Jeg var lidt ked af, at hr. Ninn-Hansen ikke var inde på den linje, som jeg troede, nemlig at erkende, at dette forslag var en misforståelse. Jeg forstod på det ærede medlem, at dette, at det var fremsat den 16. december, betød, at vi noget før skulle være kommet til forhandling om det her. Men hr. Ninn-Hansen gav jo selv begrundelsen for, at det ikke var sket, nemlig at der havde været andre vigtige ting. Nu var det jo sådan, at den 16. december vistnok var den sidste eller den næstsidste dag før juleferien, og så gik der jo altså en måneds tid med juleferie, da kunne vi jo ikke få sagen frem her i folketinget, og så har den altså nu ligget i en 14 dages tid, længere end måske strengt nødvendigt; men alligevel synes jeg ikke, at det kan være afgørende.

Jeg mener ikke, at dette forslag til folketingsbeslutning er bygget op på en sådan måde, at det kan vedtages, og de udtalelser, der er faldet fra de andre partiers ordførere, er jo i og for sig også bevis på, at forslaget ikke kan vedtages. Derfor synes jeg ikke, at hr. Ninn-Hansen skulle have sagt, at nu kan vi jo i udvalget se på det, og så kan ministeren måske på et senere tidspunkt komme med et lovforslag. Jeg vil gerne, for at der ikke skal være nogen misforståelse, klart give udtryk for, at jeg ikke mener, at dette forslag til folketingsbeslutning er egnet til vedtagelse. Jeg mener, at de ting, som jeg har skitseret her, må gå forud, at vi må nå frem til en afklaring både af idékonkurrencen og af det øvrige tekniske og økonomiske grundlag, før man kan beskæftige sig med et forslag af denne karakter.

Det betyder imidlertid ikke — det har jeg også sagt tidligere — at jeg ikke gerne vil have lejlighed til i et udvalg at give flere oplysninger, end jeg har kunnet give her — måske også løbende, samtidig med at idékonkurrencen går sin gang, og samtidig med at det arbejde, der finder sted i ud-

valget, går sin gang. Derfor er jeg sådan set meget glad for et udvalg. Jeg havde egentlig gerne ønsket, at vi ved den skete ændring i tingets arbejdsform også havde fået et fast trafikudvalg; men man besluttede jo at gå langsomt frem og ikke ned-sætte for mange faste udvalg. Der ville imidlertid, når det drejer sig om Store-Bæltsforbindelsen, i et udvalg være mulighed for at komme i kontakt med ordførerne og dermed også med grupperne på et noget bredere grundlag, end det kan ske ved en drøftelse her i tinget, og derfor kan man sige, at dette forslag trods alt har haft sin mission.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Sagens overgang til anden (sidste) behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at forslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning vedrørende de af den internationale arbejdskonference i Genève i året 1964 vedtagne forslag til ændringer i Den internationale Arbejdsorganisations statut. (Om medlemskab og om konventioners gennemførelse).*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XI) findes i tillæg A. sp. 1149, fremsættelsen i tidenden sp. 2727).

Sagen sattes til forhandling.

**Frode Jakobsen:** På socialdemokratiets vegne vil jeg anbefale, at Danmark ratificerer de to ændringer i Den internationale Arbejdsorganisations statut.