

[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