

[Svend Erik Sørensen.]

Det gør et folk også. For godt og vel 100 år siden var der en af vort lands store mænd, der i en mørk periode af Danmarks historie sagde: hvad udad tabes, skal indad vindes. Danmark blev mindre i 1864, og Danmark er stadig et lille land, men alle vore muligheder er ikke udtømt, når det gælder at blive større indadtil; der er stadig væk ubenyttede ressourcer. En af dem hedder den faste Storebæltsforbindelse. Den er med sin kæmpeinvestering en vældig udfordring til vor generation, men når vi får løst opgaven, vil vi være bedre skikket til at fylde vor plads i såvel den nordiske som den europæiske familie.

Vi opfordrer derfor folketetinget til at gå ind i en positiv vurdering af dette lovforslag, som det radikale venstre og kristeligt folkeparti har fremsat, og til en forhåbentlig snarlig gennemførelse; der er efter vor mening ingen tid at spilde.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne kan ikke støtte det forslag, som er fremsat af Elsebeth Kock-Petersen og en række medlemmer fra venstre, om at stille planlægningen af en fast Storebæltsforbindelse i bero. Kommunisterne er nu som før for en fast forbindelse over Store Bælt, og når vi forleden gik ind for en hurtig igangsættelse af HH-forbindelsen, gjorde vi det i tilknytning til Storebæltsplanerne og som led i udbygningen af et tidssvarende trafiknet, som i stadig højere grad, stadig bedre og hurtigere kan binde Danmark sammen.

Vi kan med vores bedste vilje ikke se, at de senere års udvikling skulle have ændret grundlaget for denne indstilling. Tværtimod, meget taler for, at det netop nu er nødvendigt at gå i gang med arbejdet. Det gælder naturligvis de beskæftigelsesmæssige synspunkter på kortere sigt — og her drejer det sig som så ofte påpeget ikke blot om de arbejder, som er direkte forbundet med anlægget af forbindelsen, men disse arbejder trækker jo mange andre med sig: leverandører af nødvendige materialer som cement og jern, transportarbejdere m. m. — men ikke mindst på længere sigt og i et større perspektiv har etableringen af moderne, tidssvarende transportforbindelser stor betydning.

Jeg undervurderer i den forbindelse ikke de henvendelser og advarsler, der bl. a. er kommet fra arbejderside. Jeg forstår den bekymring for beskæftigelsen, som disse henvendelser giver udtryk for. Dette er naturligt i et samfund, som lader tusinder og atter tusinder gå uden arbejde. Det er for så vidt også et udtryk for, hvor urigtigt og uretfærdigt det er, når reaktionære kredse ikke generer sig for at beskyldte arbejderne for, at de hellere vil leve af understøttelse end arbejde for løn.

Derfor vil vi også bakke bl. a. fællesorganisationen i Korsør op i dens krav om en særlig indsats for at modvirke de negative virkninger af anlægget af den faste forbindelse. Hvis viljen er til stede, kan der jo nås ganske meget i den halve snes år, der i alle tilfælde vil gå, inden anlægget praktisk kan tages i brug.

Men når det er sagt, må det nok også siges, at heller ikke disse problemer kan være hverken nye eller overraskende for nogen. Netop her kommer nødvendigheden af at se de faste forbindelsers betydning i et større perspektiv og i landsmålestok ind i billedet. Jeg kommer selv fra et svagere udviklet område og forstår til fulde, at hver egn naturligvis har sine særlige problemer, men alligevel er det jo samtidig sådan, at disse aldrig kan udskilles fra landets samlede udvikling. Tværtimod erfarer vi jo gang på gang, at når der er vanskeligheder i landsmålestok, rammer de de svageste områder særlig hårdt. Når vi går ind for denne faste forbindelse, er det netop, fordi sådanne forbindelser set i landsmålestok vil virke fremmende på en alsidig og harmonisk udvikling af landet som helhed. Derimod vil svagere forbindelser svække sammenhængen og vil, som hele vores historie viser, i stigende grad gøre hele Jylland til opland og indflydelsesområde for Hamburg, noget — det viser historien også — der hverken gavner jøde, fynbo eller sjællandsfar.

Jeg vil heller ikke bagatellisere de umiddelbare virkninger af færgefartens ophør, men jeg vil dog alligevel gerne stille spørgsmålet: er der, måske bortset fra Strib, nogen dansk by, som i virkeligheden har tabt ved at få en færgeforbindelse erstattet af en fast forbindelse? Det er næppe tilfældet.

Det fremgår vistnok af det, jeg har sagt her, at fremfor at støtte forslaget om at