

Den sidste sag på dagsordenen var:

Fortsættelse af første behandling af forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1955 til 31. marts 1956.

Forhandlingen genoptoges.

Karlskov Jensen: Når jeg har ønsket at tage ordet her ved finanslovsforslagets første behandling, er det for at rette en henstilling til den højtærede kirkeminister.

Der er i år på finanslovsforslaget overhovedet ikke medtaget førstebevillinger af tilskud til opførelse af nye kirker, mens der dog i fjor var medtaget tilskud til ialt 5 nye kirker til et samlet beløb af godt 283 000 kr. Jeg erkender naturligvis, at vor økonomiske stilling ikke er god, men jeg finder det dog ikke rimeligt, at man helt undlader at støtte de bestræbelser, der med meget betydelige økonomiske ofre fra befolkningens side udfoldes for at få opført nye kirker, hvor der er trang dertil, og hvor udviklingen iøvrigt gør det ønskeligt.

Der er således fra en menighed i Farre i Give sogn indsendt andragende om tilskud til opførelse af en ny kirke i Farre, men bevillingen er altså ikke med på finanslovsforslaget. Der er her af en lokal befolkning indsamlet og tilvejebragt et beløb på 100 000 kr., der i tilfælde af statsstøtte vil blive forøget til 123 000 kr., hvorfor man i andragendet har søgt statstilskud af tilsvarende størrelse, idet overslaget over kirkebyggeriet ligger på 246 000 kr. Der har allerede i gammel tid ligget en kirke her, og det er på ruinerne af den, kirken nu ønskes bygget påny. Kirkegården er indrettet og taget i brug. Tegningen af lokale bidrag er sket på det vilkår, at de tegnede beløb kan forlanges tilbagebetalt, såfremt kirken ikke er påbegyndt senest den 1. juli 1955. Da en del af de personer, der har tegnet beløb, enten er bortrejst fra egnen eller døde, således at det i sidstnævnte tilfælde er arvingerne, der disponerer, kan det anslås, at et beløb på ca. 20 000 kr. vil blive trukket tilbage, såfremt kirken ikke er kommet i gang inden fristens udløb eller snarlig påbegyndelse til den tid er stillet i udsigt.

Der er på grund af de lokale forhold og de meget lange afstande meget stor trang

for en kirke i Farre, og jeg vil derfor meget indtrængende henstille til den højtærede kirkeminister at søge en bevilling til Farre kirke medtaget på finansloven inden dens endelige udformning. Det kan udmærket være en første del af en flerårig bevilling, og byggetilladelsen kan om nødvendigt udskydes til næste år, blot vi får bevillingen med i år.

Endelig vil jeg gerne fremhæve, at jeg finder det principielt rigtigere med en mere jævn udvikling på dette område, således at der til afløsning af de bevillinger til nye kirker, der var medtaget sidste gang i fjor, i år medtages enkelte nye. Jeg håber på velvillig overvejelse heraf.

Lynnerup Nielsen: Der er et forhold, som jeg gerne vil fremdrage under denne finanslovdebat, og jeg vil adressere mine udtalelser til den højtærede økonomi- og arbejdsminister. Flere ærede medlemmer har under denne finanslovdebat rejst spørgsmålet om bevægeligheden på arbejdsmarkedet, og vi har også en arbejdsmarkedskommission, der nu og da tumler med dette problem, men i praksis går det knap så let. Det er, ligesom bevægeligheden stivner og der opstår vanskeligheder, så problemet ofte synes at være uløseligt. Det er, som om man ofte i praksis gælder at udvise passende smidighed og hensyntagen. Jeg er vidende om, at det ofte er tilfældet, navnlig når det drejer sig om beskæftigelsesarbejder, der ofte ligger langt fra de henviste arbejders bopæl. Disse arbejdere må benytte tog eller andre transportmidler, og deres arbejdsdag bliver ofte meget lang. Det er tit sådan, at der, fra de pågældende arbejdere møder op på banegården i den by, hvor de hører hjemme, og indtil de vender hjem igen, hengår 10—11 timer, men de får kun betaling for de egentlige arbejdstimer, hvis antal jo sædvanligvis er 8. Hertil kommer ofte det, at vejrliget kan drille og togene kan være forsinkede, så ikke engang de 8 timer bliver betalt fuldtud, fordi der er kvartning på arbejdspladsen, og det har ikke mindst været tilfældet i den regnfulde sommer, vi har haft i år. Det siger sig selv, at sådanne forhold skaber surhed og bitterhed på arbejdspladserne, og det bereder heller ikke vejen for den såkaldte bevægelighed på arbejdsmarkedet. Jeg henstiller derfor så indtræn-

[Lynnørup Nielsen.]

gende, som det er mig muligt, til den højtærede arbejdsminister at have opmærksomheden henvendt på disse forhold, navnlig hvor det hører ind under hans område.

Det hænder som sagt meget ofte, at arbejdere bliver henvist til arbejdspladser, der ligger langt fra deres hjem, uden at der på nogen måde tages passende hensyn til, at de bør have godtgørelse for den tid, der medgår til rejsen til og fra arbejdspladsen. Jeg skal her henvise til et ganske bestemt eksempel og nævne byen. Arbejdere fra Kolding har i en længere periode været henvist til beskæftigelsesforanstaltninger ved anlæg af det dobbeltspor, der udbygges mellem Lunderskov og Tinglev. Jeg skulle tro, at der med lidt god vilje og passende hensyntagen kunne findes frem til en ordning for dem, så meget mere som det har vist sig, at man, når der har været tale om militære anlæg, har kunnet nå frem til ordninger med hensyn til rejsegodtgørelse o. s. v., sådan at arbejderne har fået betaling for den tid, som hengår med transporten til og fra arbejdspladsen. Det vil givetvis være uforståeligt for mange arbejdere, der er henvist til at rejse langt fra deres hjem til arbejdspladsen, således at der dertil medgår flere timer udover den normale arbejdsdag, at der ikke ydes dem nogen som helst form for godtgørelse, medens der kan ydes arbejdere ved andet arbejde, der henhører under andre ministerier, en godtgørelse for transport under lignende forhold. Dette er kun et enkelt eksempel, men der er givetvis flere. Jeg skulle tro, at spørgsmålet kunne løses på en fornuftig måde, og at det, jeg her har omtalt, kunne blive et skridt på vejen fremover til i praksis at rydde en anstødssten bort og derigennem fremme bevægeligheden på arbejdsmarkedet på et område, der synes at ligge så nogenlunde lige for.

Bøgholm: Når den tale, den højtærede finansminister forleden dag holdt i Nationaløkonomisk Forening, læses på baggrund af ministerens udtalelser her i tinget, kan det synes, som om en erkendelse af den økonomiske virkelighed og dens love her brydes med de hemninger, som en socialistisk finanspolitik fortid nu engang må

give. Nu taler den højtærede finansminister om at ramme forbruget. Derefter må vel ordet varefordyrer i alt fald udgå af den socialdemokratiske politiske ordbog, eller også må der findes en, om jeg så må sige, noget mere tidssvarende betydning af dette ord, som den socialistiske agitation så ofte anvender.

Der skal megen god vilje — eller måske megen ond vilje — til i finansministerens tale at se en velvillig bedømmelse af den førte boligstøttepolitik. Jeg kan ikke vide, hvordan den højtærede minister har haft det det sidste par dage med sin boligministerielle kollega, men jeg husker, hvordan en af finansministerens forgængere, Edvard Brandes, engang i en tale i folketinget betegnede sin kollega i indenrigsministeriet som det store sugerør. Det var, før man opfandt boligministeriet, men om det er blevet bedre siden da, turde vel være noget af et problem.

Jeg ved ikke, om de betragtninger, den højtærede finansminister havde at gøre gældende overfor nationalbanken, kan betegnes som værende særlig heldige. Jeg finder det i alt fald mindre velbetænkt, når ministeren offentligt giver nationalbanken råd; forøvrigt er det ikke engang finansministeren, der er kongelig bankkommissær. Finansministeren talte både om en nedsættelse af statens udgifter og en forhøjelse af statens indtægter. Det var dog tydeligt nok det sidste, der i ganske særlig grad havde den højtærede ministers hjerte. Jeg kunne tænke mig, at det ville være omvendt her i tinget, og jeg tror ikke, den højtærede minister ville blive nogen upopulær mand, om han overfor folketinget gik lidt mere ind på spørgsmålet om en nedsættelse af statens udgifter. På det offentliges vældige budgetter vil der sikkert kunne gennemføres endog meget store besparelser, men der bør også være tale om en ændring af selve statsøkonomiens struktur. Der har været en stigende tendens til at drage så meget som muligt ind under staten.

Meget kunne f. eks. tyde på — for kun at tage eet eksempel blandt mange — at vi styrer hen imod et trafikmonopol, og den måde, hvorpå Danske Statsbaner udnytter deres privilegerede stilling, kan kun yderligere understøtte en sådan opfattelse.

[Bøgholm.]

Jeg tænker på den ret hemningsløse takstpolitik, der føres, dels i forholdet til den private småskibsfart, dels i forholdet til den private Store-Bæltstrute. Statsbanerne misbruger derigennem efter min opfattelse deres adgang til at benytte skattemidler i konkurrencens tjeneste. Der kunne dernæst også være grund til at gøre opmærksom på, for nu at blive ved dette afgrænsede område, hvorledes statsbanernes ledelse synes at samle på rutebilruter, medens det var det private initiativ, der betalte regningen, da rutebilkørslen endnu befandt sig på det eksperimentelle stadi.

Jeg mener, at banedrift på blot lidt længere afstand frembyder en række uomtvistelige fordele fremfor rutebilkørsel, men selv ikke udfra et sådant synspunkt vil man kunne forsvare den videre opretholdelse af en række småbaner, der kører med underskud. Her må det vist erkendes, at bildriften nu engang er tidens løsen men man har ikke hos de ansvarlige myndigheder kunnet spore altfor megen erkendelse af dette forhold. Lad mig blot henvisse til, hvorledes et tilbud om overtagelse af Hornbækbanen af private interesser blev forkastet derigennem, at der blev stillet krav om en kapitalisering af pensionsbyrderne, medens de private interesser var rede til at betale pensionerne fra år til år og samtidig sikre en billigere drift. Jeg venter nu, at finansministeren vil gøre sin indflydelse gældende for at sanere statsdriften i så vidt omfang som muligt.

Den højtærede finansminister udtaler, at formålet med det hele er at sætte den samlede opsparing i vejret, og det vil ministeren sikkert kunne finde tilslutning til i vide kredse udenfor sit eget parti. Problemet er vel, om den højtærede minister finder samme tilslutning i sit eget parti.

De af ministeren anviste metoder synes dog ikke helt at modsvare det mål, der nævnes. Ministeren erkender nødvendigheden af at gennemføre en skattemæssig begunstigelse af merindkomsten, men går dernæst over til at argumentere for en højere arveafgift og en kapitalvindingsskat. Argumentationen på dette område er mildest talt ejendommelig. Jeg beder om den højtærede formands tilladelse til et kort citat af finansministerens tale i Nationaløkonomisk Forening, som den er refereret i

„Berlingske Tidende“ den 8. ds. Ministeren siger bl. a., at

„forslagene om større beskatning af arv og kapitalgevinster må ses som et alternativ til den hårdere beskatning af merindtægterne gennem merindkomstskatten, og udfra dette synspunkt er det ingenlunde givet, at arveafgifterne og kapitalgevinstbeskatningen vil ramme opsparingen“.

Ja, ministeren kunne i og for sig med nøjagtig samme ret have sagt, at de to omtalte skatter udgør et alternativ f. eks. til konfiskatoriske bestemmelser, og også udfra dette synspunkt mene, at så var det dog et spørgsmål, om det alligevel ikke var bedre at gå den af ministeren anviste vej.

En kapitalvindingsskat ville for en række erhverv, og dette gælder ikke mindst for skibsfarten, hvis dollarindtægter har været af meget stor valutamæssig betydning, sige det samme som en ringere indtjeningsmulighed. En forhøjelse af arveafgiften ville være et slag i ansigtet på selve opsparevilljen i vort folk. Det kan næppe være ministeren ukendt, at en betydelig del af opsparingen skyldes ønsket om at sikre børnene eller andre af slægten større eller mindre økonomisk sikkerhed, alt efter som vedkommende er i stand til at gøre det.

Således vil man se, hvorledes der i finansministerens tale brydes to linier, socialismens linie og realismens linie. Det synes desværre, som om det navnlig er i præmisserne, man ser det realistiske præg, medens konklusionerne ligger på partiets linie. Det må håbes, at den højtærede minister udfra sine præmisser vil underkaste de dragne konklusioner en ny og reformatorisk overvejelse.

Jeg er enig med ministeren i, at således som vi nu engang er stillet økonomisk og socialt, er kapitaldannelse vigtigere end forbrugsudvidelse, men jeg føler mig ikke overbevist om, at ministeren tilstrækkelig klart har set sammenhængen mellem de to faktorer. Den pengemasse, der af en kapitalfjendtlig finanspolitik jages bort fra kapitalmarkedet, søger naturligvis over i forbruget. En skattemæssig begunstigelse af formuedannelsen må nu engang være den rette vej til at føre penge bort fra forbruget. Hvis man et øjeblik ser på tallene for kapitaldannelse og forbrugsudvidelse gennem den

[Bøgholm.]

sidste snes år, vil man også se, at dette i overordentlig høj grad underbygger den opfattelse, jeg har gjort gældende.

Det samlede forbrug lå i 1930 på 4 733 mill. kr., i 1939 på halvsyvende milliard kr. og i 1953 på næsten 22 milliarder kr. Indskuddene i de danske sparekasser er derimod ikke steget på tilsvarende vis. Sparekasseindskydernes tilgodehavender i sparekasserne udgjorde i 1930 44,9 pct. af det samlede forbrug, i 1939 34,8 pct. og i 1953 24,1 pct. Hvis nu den højtærede minister ville sige til mig, at der også gives andre opsparingsformer, vil jeg naturligvis erkende, at en sådan indvending er berettiget. Nogle vil måske henvise til, at det ikke er ukendt, at navnlig livsforsikringerne er steget overordentlig stærkt. De er imidlertid steget i en rytme, der slet ikke spiller nogen som helst rolle i forhold til de tal, der er tale om her. For 1953 udgør indskuddene til livsforsikring, betaling af præmier, 179,7 mill. kr. Overfor et forbrug, der ligger på 21 milliarder kr., er det ligetil, at dette tal er et ligegyldigt tal.

Der har over skattepolitikken været ført en forbrugshemmende politik. En politik med modsat fortegn vil føre til et modsat resultat, men den første forudsætning for noget sådant er, at der skabes tryghed for opsparing og kapital. Faldende pengeværdi er i sig selv et inflationsfremmende og opsparingsfjendtligt forhold. Devaluering har aldrig været nogen flidspræmie. Indskydelsen af skattepolitiske prioriteter gør realkreditten usikker, samtidig med at udbyttebegrænsningslove truer med at fratage aktier deres karakter af egentlige anlægspapirer. Lejelove har gjort køb af faste ejendomme til en højst usikker pengeanbringelse.

Dersom det er alvor med ønsket om at føre en væsentlig del af indtægtsmassen over i kapitaldannelse, er det på disse områder, der fra den ansvarlige regering bør gribes ind. Vi har her i landet i altfor høj grad manglet en konstruktiv finanspolitik.

Virkelig finanspolitik er nu engang ikke det samme som en organiseret pengeudskrivning; der må også føres en finanspolitik, der erkender det betydningsfulde i, at der til ethvert tidspunkt er en kapital tilstede, hvis indehavere er besjælet af pionerånd. Den højtærede minister pegede da også i sit foredrag i Nationaløkonomisk Forening på betydningen af, at der er en kapital tilstede, som er rede til at tage en risiko.

Det, der er brug for i dag, er ikke mindst en politik, der fremmer kapitaldannelse, og her har den større og den mindre kapital hver sin rolle at spille: den større kapital som en kapital, der er rede til at tage en risiko for at skabe nye produktionsmuligheder, den mindre kapital bl. a. som en slags individuel underbygning af sociallovgivningen og som en stærk forbrugsbegrænsende faktor.

Hvis det som sagt er alvor med finansministerens erkendelse af kapitaldannelsens betydning, må han i tinget fremlægge forslag om en bedre skattemæssig stilling for opsparingen i fortsættelse af den svage begyndelse, der er gjort ved at indføre skattepræmiering af den bunden opsparing. Der må også tages fat på en nyordning af marginalskattens problem. Altfor mange holder sig i dag tilbage fra en yderligere indsats, fordi aflønningen for denne bringer dem højere op på skatteskalaen. Der skabes hermed et psykologisk klima, der er direkte produktionshemmende. Opsparingen i dag hemmes både af skattepolitikken og af den almindelige inflationspolitik.

Jeg vil gerne her henlede opmærksomheden på de betragtninger, skibsreder Knud Lauritzen har gjort gældende om de private pensionskasser, og samtidig benytte lejligheden til at henstille, at de ønsker, der er udtalt af selvpensionisterne, i alt fald i nogen grad må blive imødekommet.

At der i den kommende tid, hvor vi antagelig går ind i en politik, der udadtil i høj grad tilsigter en udvikling af det, der kaldes de underudviklede lande, på en ganske særlig måde vil blive brug for kapital-

[Bøgholm.]

dannelse, synes så ligetil. Man kan jo ikke opfatte denne politik på en sådan måde, at den vil føre til, at der strømmer råvarer ind over Vesteuropa, der så i form af hel- eller halvfabrikata vil vende tilbage til de oversøiske lande, men man må regne med, at der derude bliver opbygget industrier, og at vi må være indstillet på en direkte konkurrence med de industrier, der opbygges derude.

Jeg vil gerne tilsidst gøre et par enkelte bemærkninger om et forhold, der ofte er blevet berørt under debatter i det høje ting, nemlig det, man kalder øst-vesthandel. Hvis man vil udtrykke det i absolutte tal, er øst-vesthandelen i dag så nogenlunde af samme værdi som i 1938, men tager man hensyn til den stedfundne prisstigning og til den devaluering, der har ramt størstedelen af de vesteuropæiske valutaer, er der en tilbagegang fra 8 pct. af Vesteuropas samlede udenrigshandel til 3 pct. Hvis man ville regne de russiske kolonistater i Østeuropa med, ville denne tilbagegang naturligvis blive endnu tydeligere, da det jo nok kan siges, at disse landes import fra Rusland er noget ringere end deres såkaldte eksport til Rusland. (*Aksel Larsen*: Det er vrøvl!). Jeg takker for det ærede medlems bekræftelse.

Jeg ser gerne en udvidelse af handelen mellem Europas øst og Europas vest, men det vil ikke kunne lade sig gøre at betragte denne handel udelukkende fra et økonomisk synspunkt, idet man fra Sovjetunionens side betragter udenrigshandelspolitikken som en del af selve udenrigspolitikken. Jeg kan henvise til tobaksaftalen med Tyrkiet, hvorefter Tyrkiet indrettede sig på en stabil udførsel af tobak til Rusland og pludselig måtte lægge hele denne produktion om, idet Rusland ikke opfyldte det, der var stillet i udsigt ved forhandlingerne. Eller der kunne peges på en handelstraktat med Pakistan om en bomulds- og kornaftale og mange, mange andre aftaler. Men man kan heller ikke se bort fra, at Sovjetunionen i stort omfang optræder som eksportør for det samlede Østeuropa. For Sovjetunionen er øst-vesthandelen betydningsfuld, da man derigennem kommer i besiddelse af den fremmede valuta, der er nødvendig til ind-

køb af en række vigtige råvarer, i første linie kobber, tin, uld og gummi.

Sovjetunionens eget bidrag til at frem-skaffe den udførsel, der er nødvendig af hensyn til indførsel af råstofferne fra de oversøiske markeder, er i de senere år blevet ringere end tidligere. Faldet fra 1952 til 1953 udgør i tal over 200 mill. dollars. Dette synes dels at skyldes produktionsmæssige vanskeligheder, dels ønsket om en noget højere levestandard i selve Sovjetunionen. Men selvom store guldsalg har fundet sted, kan en stigning i den russiske udenrigs-handel og en samtidig stigning i levestandarden i Rusland selv ikke finde sted, uden at dette går endog meget stærkt ud over levestandarden i de underkuede lande i Østeuropa. For året 1953 er Sovjetunionens bidrag til udførselsoverskuddet overfor Vesteuropa faldet til en tolvtedel. Det er i ganske særlig grad Polen og Czekoslovakiet, der har måttet bringe deres bidrag til øst-vesthandelens valutaforsyninger til Rusland, bl. a. gennem en forceret udførsel af træ, der kun kan opfattes som rovdrift på skovene. Der er ganske særlig grund til at lægge mærke til, at den polske udførsel af kød, smør, æg og sukker for året 1953 indbringer 72 mill. dollars af de østlige landes samlede eksport til Vesteuropa, der kommer op på 129 mill. dollars. Man kan derfor ikke se bort fra, at de meget dårlige ernæringsforhold i Polen på denne måde er med til at finansiere Sovjetunionens valutakøb over øst-vesthandelen. Også dette forhold bør tages med i betragtning, når talen er om øst-vesthandel.

Ølgaard: Jeg vil gerne rette en henvendelse til den højtærede minister for offentlige arbejder angående et spørgsmål, der interesserer befolkningen i de vestlige egne af landet en del, nemlig behandlingen af Esbjerg havn i forhold til behandlingen af andre statshavne.

Der er gennem de sidste år fremkommet flere ønsker fra Esbjerg havneråd. Jeg skal nævne nogle af dem. I juni 1951 søgte havnerådet for første gang om en ny sandpumper. Udgiften blev skønsmæssigt anslået til ca. 10 mill. kr. I januar 1952 blev der bevilget 30 000 kr. til projektering, som nu skulle være afsluttet. I oktober 1952

[Øllgaard.]

indstilledes, at fiskerihavnen fik en meget tiltrængt udvidelse med et 5. bassin; denne anslås også at ville koste ca. 10 mill. kr. I juni 1953 bevilgedes 15 000 kr. til projektering heraf. I maj 1952 søgtes om bevilling til istandsættelse af de nedbrændte pakhuse på fiskerihavnen, og i juni 1953 bevilgedes der 10 000 kr. til detailtegninger. Såvidt jeg ved, ligger der nu i ministeriet et forslag, hvorefter ombygningen vil koste 675 000 kr. I november 1952 rejstes for første gang spørgsmålet om nybelægning af Englands kajen. Der var forskellige forslag fremme, og havnerådet kom til det resultat, at istandsættelsen burde ske ved asfaltering. Overslaget blev på 707 000 kr. Endelig rejstes i marts 1953 spørgsmålet om dokhavnen istandsættelse, projekteret til 9,7 mill. kr. Herom har man ingen besked modtaget.

Nu er der selvfølgelig ingen, der forestiller sig, at alle disse ønsker kan imødekommes lige på een gang; men vi bliver derovre noget forstømt, når vi ser, hvordan Esbjerg havn bliver behandlet i sammenligning med andre havne. Det skyldes ikke misundelighed overfor de andre havne; det, vi ønsker, er kun en vis lighed i behandlingen.

I bevillingsmæssig henseende er det vel forsvarligt at drage en sammenligning med den anden statshavn, nemlig Frederikshavn — jeg kunne også nævne Skagen — men for Frederikshavns vedkommende er der jo udover de store bevillinger, der står, ansøgt om en særlig bevilling på 750 000 kr. til udbedring af molen, hvor rutebådene fra Norge og Sverige lægger til, med den motivering, at der bør skabes gode betingelser for rutearten. Det siger jeg ikke noget til, men den samme motivering er der jo for ansøgningen fra Esbjerg om bevillingen på 700 000 kr. til udbedring af Englands kajen, nemlig en forbedring af rutearten på England, en ruteart, der er af overordentlig stor betydning og interesse for hele landet.

Jeg rejser disse spørgsmål overfor ministeren for offentlige arbejder fra dette sted, for at ministeren kan få lejlighed til at give offentligheden en redegørelse for grunden til, at man fra ministeriets side har behandlet Esbjerg havn på den måde, som sket er, i sammenligning med visse andre havne. Befolkningen — ikke mindst Vestjyllands

— vil være meget interesseret i at erfare, hvilke tanker ministeren omgås med vedrørende de spørgsmål, der er rejst fra Esbjerg angående byens havneforhold.

Peter Nielsen: Det er med tilfredshed, man i Nordjylland har erfaret, at regeringen har sin opmærksomhed rettet på de såkaldte arbejdsløshedsøer. Trods den nuværende gode beskæftigelse er arbejdsløsheden, navnlig blandt arbejdsmænd i landkommuner, mange steder alvorlig, og her har Nordjylland den sørgelige rekord, idet arbejdsløsheden dér er 50 pct. større end i det øvrige land.

Vi hilser ligeledes med tilfredshed, at det er hensigten at bekæmpe denne arbejdsløshed, bl. a. ved landvindingsarbejder. Her byder Limfjordsegnene på rige muligheder, og jeg skal særlig henlede opmærksomheden på det såkaldte Ulvedyb mellem Øland og Gøl, som gennem 30 år har været forbundet med et dige, og derfor vil det være relativt nemt at gå til en afvanding af dette areal, hvorved der vil kunne fremskaffes 900 ha god agerjord. Der er vilje og lyst til at opdyrke denne jord; det ses bl. a. af det arbejde, der er udført på de tilgrænsende Birkelse vestlige søenge. Her udføres der år efter år et beundringsværdigt arbejde for at udnytte disse jorder; men en afvanding er nødvendig, idet der hvert år går avl for over 100 000 kr. til spilde. Ikke alene er dette katastrofalt for de pågældende landmænd, men det er i disse valutavsage tider også nationaløkonomisk kedeligt.

De interesser, der fiskerimæssigt og i henseende til dets betydning som fuglereservat kan være i Ulvedybet, er af så ringe betydning, at de ikke må kunne forsinke denne landvinding. Men skulle Ulvedybsprojektet ikke komme til udførelse i det kommende år, vil jeg henstille, at afvandingen af Birkelse vestlige søenge i hvert fald bliver påbegyndt i 1955. Øvrige landvindingsmuligheder bør også undersøges. Arealet mellem Egholm og Gøl er sikkert modent til afvanding, og jeg skal henstille, at de fornødne bundundersøgelser vil blive foretaget dér.

Denne landvinding vil desuden kunne medvirke til at løse et helt andet nordjysk problem, som jeg også gerne vil gøre et par bemærkninger om.

I et ørige som Danmark er det klart, at

[Peter Nielsen.]

brobygning må spille den allerstørste rolle. Der er snart ikke den egn af landet, hvor man ikke ønsker nye broer; men forinden man går i gang med at skabe nye trafikårer, vil det være mest naturligt at holde de nuværende i fornøden stand, og da navnlig hovedtrafikåren gennem Jylland, som i hvert fald eet sted har en kedelig indsnævring, nemlig ved Limfjordsbroen, som ikke er i stand til at tage trafikken. I modsætning til megen anden brobygning her i landet blev denne bro i sin tid hovedsagelig finansieret af den lokale befolkning, som ved en ekstrabeskatning gennem bropenge på den gamle pontonbro var med til at skabe det økonomiske grundlag for at få Limfjordsbroen bygget. Denne bro skal tage lokaltrafikken i det samlede bysamfund Nørresundby og Aalborg med forstæder, som nu tæller henved 100 000 indbyggere, hvoraf alene de 20 000 bor nordenfjords. Men endvidere skal den tage trafikken fra to hovedveje, hvoraf den ene, hovedvej 10, som før nævnt er hovedtrafikåren gennem Jylland. Hvert år bringer ruteskibene titusinder af svenskere og nordmænd til Hirtshals og Frederikshavn, og deres vej til det sydlige udland går jo også over Limfjordsbroen. Trods det, at det lokale politi har organiseret færdslen på den mest hensigtsmæssige måde, har vi i de senere år været vidne til mange trafiksammenbrud. Jeg ved, der påtænkes visse forbedringer ved at hægte nye gangstier uden på broen og inddrage de nuværende til kørebane, men det vil ikke på længere sigt kunne løse problemet. Limfjordsbroen kan kun tage den lokale trafik, og etablering af en bro mere må være den eneste forsvarlige løsning. Det vil kunne ske sammen med landvindingen ved Egholm. Gøres denne ø landfast med Vendsyssel, vil der ikke alene kunne indvindes 1 200 ha agerjord, men en ny bro til den gennemgående trafik vil for relativt små omkostninger kunne bygges vest for Nørresundby-Aalborg, og Danmark vil da også have bidraget til, at trafikken fra Narvik til Rom vil kunne foregå mere uhindret.

Må jeg sluttelig omtale et problem, der vel ikke er specielt nordjysk, men som dog er særlig alvorligt i den del af landet. Det er spørgsmålet om de store nye årgange af unge, som snart melder sig på arbejds-

markedet. Hvor der i forvejen er arbejdsløshed, vil fremtidsmulighederne for de unge være stærkest begrænset, og for børn fra arbejderhjem i de nordjyske landkommuner er situationen særlig betænkelig. Der er snart ikke andre muligheder for dem, når de kommer til skelsår og alder, end at stille sig op ved siden af faderen på kontrolstedet. Det er derfor glædeligt, at regeringen nu søger lærlingekommissionens arbejde afsluttet. Det skulle så gerne resultere i en lovgivning, der skaber mulighed for oprettelse af håndværkerskoler her i landet i lighed med de svenske yrkesskoler. Vi er ude for det paradoks, at medens der klages over mangel på faglært arbejdskraft, er der ringe muligheder for at få børnene i lære. Selvom mesterlæren vel er at foretrække, vil det være ønskeligt, om dele af dansk ungdom vil kunne uddanne sig til håndværkere på den slags skoler. Erfaringerne fra Sverige er jo så gode, at en omplantning af dette system til Danmark er ønskelig. For nordjysk arbejderungdom i landkommunerne er det i hvert fald den eneste chance for at få en håndværksmæssig uddannelse, idet forældrenes økonomi simpelt hen forbyder, at disse unge kan komme i mesterlære i byerne, selvom lærepladser vil kunne fremskaffes. Det ville derfor være glædeligt, om en lovgivning kunne gennemføres, således at disse skoler snart kan blive til virkelighed; og da behovet for dem er størst i Nordjylland, tør man måske håbe, at den første skole vil blive rejst dér.

Ingmar Wagner: Under finanslovdebatten i december måned i fjor fremdrog jeg en del spørgsmål om forbedringer i de værnepligtige soldaters forhold. Et af dem var indførelse af en ordning, som gav det værnepligtige mandskab mulighed for — i lighed med, hvad der er tilfældet i Tysklandskommandoet — at købe ca. 10 skattefrie cigaretter daglig. Der blev desværre ikke dengang taget stilling til spørgsmålet, til trods for at det havde været fremdraget flere gange. Derfor vil jeg nævne det endnu en gang og håbe på denne gang at få noget ud af det. Siden december måned i fjor, da sagen blev draget frem her, har den også været debatteret ude blandt soldaterne selv, ja, forslaget er blevet modtaget med stor interesse derude, idet tusindvis af menige

[Ingmar Wagner.]

soldater har underskrevet henvendelser til forsvarsministeren om at få disse skattefrie cigaretter. Mange steder er det hele kompagnier, der i fuldkommen enighed har rejst kravet. Efter min mening må dette spørgsmål også kunne løses på en for soldaterne god måde; dèr gælder det jo så, om forsvarsministeren, eller finansministeren måske, kan meddele noget om, hvordan det går med disse skattefrie cigaretter, om soldaterne overhovedet har fået svar på deres henvendelser vedrørende dette spørgsmål. Jeg har hørt røster om, at soldaterne visse steder skulle have modtaget en meddelelse desangående, men af dette indhold: at forsvarsministeriet udtrykker stor sympati for sagen, men har måttet opgive den på grund af administrative vanskeligheder. Der er god grund til at spørge, om dette har bund i virkeligheden; ja, man kan næsten ikke tro det, for overalt på kasererne findes der kantiner, som daglig udleverer mange forskellige ting til soldaterne, madvarer og lignende. Nogle steder findes der udmærkede ordninger med klippekortsystemer; noget lignende vil kunne indføres for cigaretudleveringens vedkommende, og på den måde ville man komme ud over disse administrative vanskeligheder.

Der er jo heller ikke tvivl om, at fabrikerne er klar til at fremstille særlige soldaterpakninger. Gennemføres en sådan eller lignende ordning for udleveringen, vil de vanskeligheder, man er så nervøs for, utvivlsomt kunne overvindes, og den frygt, som der også på forhånd har været talt om: at soldaterne ville handle med cigaretterne, vil også vise sig at være fuldkommen ubegrundet; det viser jo alle erfaringer fra Tysklandskommandoet. Såfremt ministeriet viser sin gode vilje, vil en sådan forbedring i soldaternes forhold kunne gennemføres. Andre lande har jo allerede vist, at de kan gennemføre sådanne ordninger for deres soldater.

Lige siden den militære tjenestetid blev forlænget, først til de 12 måneder, siden til 18 måneder, har det ikke manglet på udtalelser om, at soldaterne skulle få deres kår forbedret. Men det er gået meget, meget småt med at få disse fremskridt i gang, ja, vi har endda i den seneste tid oplevet, at soldaternes i forvejen meget få fritidsfor-

nøjelser er blevet begrænset meget stærkt. Jeg kan sige med det samme, at kommunisterne er helt enige i, at der skal gøres alt for at få besparelser på det militære budget, men vi vender os imod, at disse besparelser rammer det værnepligtige mandskab. Her er der tværtimod grund til, som jeg har været inde på, en række forbedringer.

Det fremgår jo også af tekstanmærkningen til § 21 om soldaternes lønninger, at man fortsat vil holde dem nede på det lave niveau, som er fra 2 kr. til 3 kr. om dagen til de værnepligtige menige, medens de frivillige menige i deres elevtid aflønnes med 4 kr. daglig. Hvorfor er der stadigvæk denne forskel? Jeg finder, at den er helt urimelig. Udgifterne for en soldat er lige store, hvad enten han er værnepligtig eller han er frivillig; ja, skulle der være forskel i aflønningen, var det vel ikke nødvendigt, at denne forskel faldt ud til fordel for de frivillige; de er almindeligvis glade for tjenesten. Der kunne snarere være grund til at give de andre en opmuntring. Vi foreslår derfor, at aflønningen bliver ens for det værnepligtige mandskab i hele tjenestetiden. 4 kr. daglig er efter vor opfattelse et passende beløb, mindre kan der i alle tilfælde ikke være tale om. Derfor vil vi gerne foreslå, at forsvarsministeren tager skridt til denne forhøjelse af soldaterlønningerne.

Det er klart, at en sådan forbedring af lønnen vil komme til at koste penge. Derfor foreslår vi også, at disse fremskaffes ved besparelser på andre områder indenfor det militære budget, bl. a. ved yderligere at nedskære den militære tjenestetid og ved at foretage færre indkaldelser. Det vil jo også samtidig betyde, at der bliver bedre forhold ude på kasererne, for det er jo stadig sådan, at på en lang række af dem har man en meget voldsom overbelægning.

Vi hilser med tilfredshed, at den militære tjenestetid nu bliver nedsat til 16 måneder. Det er jo et stykke af den vej, som vi gang på gang har foreslået ministeren at bevæge sig på. Ja, lad os få tjenestetiden ned på 12 måneder, nu har det jo vist sig, at tjenestetiden kan nedsættes. Lad den så komme i det leje, som soldaternes og ungdommens overvejende flertal gør sig til talsmænd for, 1 års tjenestetid er mere end nok.

Der er en række områder, hvor det er tiltrængt at give soldaterne forbedringer.

[Ingmar Wagner.]

Der kan i flæng nævnes: der kan være tale om flere orlovsrejser, der kan være tale om mere undermundering, forsåling af soldaternes fodtøj, at de kan få udleveret gratis toiletsager, få vasket på kasernen o. s. v. o. s. v. Jeg skal dog ikke denne gang komme ind på alle disse spørgsmål, men kun minde om, at her ligger der en række problemer, som trænger til en løsning.

Der er dog endnu et spørgsmål, som jeg vil rejse her. Det er jo talrige gange sagt i den atlantiske presse samt i radioen, og også her i folketetinget, at de hundreder af millioner, der bevilges til forsvaret, bevilges for at sikre demokratiet, ja, man siger det såkaldte vestlige demokrati. Utallige gange er det sagt, at indenfor Danmarks hær og flåde dør blomstrer demokratiet, dør kan soldaterne tænke, tro og tale, som de vil, de har presse- og ytringsfrihed; soldaterne har og skal have, bliver der sagt, de samme rettigheder som alle andre borgere i dette land. Det er jo rigtigt, at sådan burde det være, men desværre, sådan ser det slet ikke ud. Gennem meget lang tid har værnens officerer gennemført en hårdhændet for ikke at sige en brutal undertrykkelseskampagne mod f. eks. ungdomsbladet „Fremad“ og i visse tilfælde også mod dagbladet „Land og Folk“. Jeg skal her ved nogle eksempler påvise, at det er så som så med ytringsfriheden og demokratiet indenfor forsvaret.

F. eks. ved Roskilde kaserne har unge mennesker nogle gange uddelt ungdomsbladet „Fremad“ til soldaterne. Det er sket efter alle forskrifter, og der er også blevet taget tilbørligt hensyn til den lokale politivedtægt, som i en række kommuner rangerer over grundloven. Men på trods af, at de unge mennesker har taget disse hensyn, har man fra militærets side udkommanderet vagtmandskab fra kasernen, oven i købet bevæbnet med maskinpistoler, for at skræmme dem væk. Man har endda i visse tilfælde slået dem ind på kasernen, fordi politiet har været meget utilbøjeligt til at foretage anholdelser, da politiet var klar over, at uddelingen af bladet var fuldkommen lovlig. Officerernes ufattelige optræden er også gået ud over soldaterne. De er blevet frataget de blade, de lovligt har modtaget, og er blevet truet med straf, såfremt de modtager „Fremad“ oftere. Noget lignende er

sket ved Jægersborg kaserne, men yderligere har man her forbudt mandskabet at abonnere på bladet. Soldaterne på Jægersborg kaserne er blevet truet med fratagelse af deres nattegn, såfremt de modtog den kommunistiske ungdoms blad.

Samme overgreb er sket indenfor marinen, bl. a. ved Stevnstortet og på „Søløven“. Ja, på sidstnævnte sted har chefen forbudt marinerne overhovedet at tage kommunistiske blade med ombord på skibet. På motortorpedobåden „Ravnen“ har chefen afhørt en mariner, som var i besiddelse af ungdomsbladet „Fremad“.

De steder, hvor de værste overgreb har fundet sted, er sikkert på søværnets kaserne på Holmen og i Arresødalvejren. På Holmen har en kaptajnløjtnant Svenning Petersen kaldt „Fremad“s abonnenter frem foran geledet og truet dem med straf, hvis de ikke øjeblikkelig afsagde bladet. Ja, man har end ikke undset sig for direkte at stryge „Fremad“ af postlisterne og sende bladene tilbage til „Fremad“s ekspedition med besked om, at adressaterne var ubekendte. Der er grund til at spørge, hvem der giver officererne ret til en sådan optræden, der fuldkommen tilsidesætter alt i forbindelse med dette blad. Til yderligere oplysning kan jeg sige, at chefen for Arresødalvejren giver ordre til, at „Fremad“ skal beslaglægges allerede på postkontoret. Jeg kunne nævne en del andre tilfælde af lignende grove, udemokratiske overgreb fra militær side mod dette ungdomsblad, der viser, at en række af værnens officerer ikke kan opdrage dansk ungdom til demokrati. Her er tale om overgreb imod presse- og ytringsfrihed, og jeg vil så kraftigt, som det er mig muligt, opfordre forsvarsministeren til at standse disse magtmisbrug og straffe de officerer, der så alvorligt forbryder sig mod demokratiet. Der er måske også grund til at spørge: Det er vel ikke således, at disse udemokratiske overgreb direkte er inspireret af forsvarsministeriet? Jeg håber denne gang at modtage et fyldestgørende svar fra ministerens side på disse spørgsmål.

Fanger: Jeg vil gerne henlede opmærksomheden på det projekt, som statsbanerne har udarbejdet til en forbedring af trafikforbindelsen mellem Jylland og Sjælland. Det drejer sig om anskaffelse af en ny stor,

[Fanger.]

hurtigtsejlende færge på ruten Aarhus—Kalundborg. Denne rute betjenes for tiden af to færger, som hver sejler en enkelttur på ruten hver dag hele året igennem og bliver suppleret i ferietiden således, at det bliver en dobbelttur. Den normale afgangstid fra begge sider er ved middagstid, og hvis man f. eks. skal fra Aarhus til København, kommer man først til København henad aftenstid. Derfor bliver ruten kun lidt brugt af erhvervsfolk til trods for, at billetprisen er betydeligt billigere for denne rute end for lyntogsforbindelsen over Store-Bælt.

De nuværende skibe kan kun tage 40 automobiler og kun gods i meget ringe omfang, og overfartstiden er 4½ time fra Aarhus til Kalundborg. Den nye færge skal kunne overføre ca. 100 automobiler på hver tur og gøre turen på 3 timer. Denne ene færge, som altså skal erstatte de to nuværende, skal udføre 3 dobbeltture i døgnet. Fra Aarhus bliver der tale om afsejlingstiderne kl. 8, kl. 16 og kl. 24.

Den nye færge skal være af omtrent samme konstruktion som automobilfærgen „Broen“ på Store-Bæltsoverfarten. Denne færge har prøvesejlet turen, hvilket viste, at de 3 timers sejltid kan overholdes. Fordelene bliver følgende: for det første bliver det en hurtig forbindelse fra Nord- og Midtjylland til København med en rejsetid af samme længde som lyntogenes og under behageligere forhold. For det andet vil der være hyppigere og bedre afsejlingstidspunkter, hvilket særlig er af betydning for erhvervsfolk og i parentes bemærket også for folketingsmænd, som vil have mulighed for at få deres bil med. For det tredje vil denne færge kunne overføre 600 biler i døgnet mod nu 80 og således betyde en væsentlig aflastning af Store-Bæltsoverfarten, og hvis det senere viser sig, at trafikken stiger yderligere, vil det være let at fordoble kapaciteten ved indsætning af et søsterskib. For det fjerde vil færgen særlig på natture kunne overføre et betydeligt antal lastbiler og dermed bidrage til en forbedring af godstrafikken.

Foruden anskaffelse af en færgehavn, som er anslået til ca. 12 mill. kr., bliver der tale om færgelejer i Aarhus, Kalundborg og på Samsø, som anløbes på den ene af

turene. Den kaj i Aarhus, som hidtil har været anvendt til anlægsplads for Kalundborgfærgen, er for tiden under fornyelse, og det er derfor nødvendigt for Aarhus havn at få besked, om man kan regne med den nye færge, hvor bilerne kan køre ind i færgens ende, medens det nu sker i færgens side. Kajen skal med andre ord efter det nye projekt udføres som et automobilfærgeleje, f. eks. som det i Korsør. Aarhus havn tilbyder et nyt færgeleje uden udgift for statsbanerne.

Hvis vi ser på alle de nuværende forbindelsesmuligheder fra Aarhus til København, har vi for det første en flyverute fra Tirstrup, som kvantitativt er af ringe betydning, men som vi i nær fremtid håber at få erstattet af en helikopterforbindelse med flyvehavn i selve Aarhus, for det andet en udmærket natsejlsplads fra Aarhus til København med DFDSs både, hvor det dog hidtil har knebet med køjeplads, men netop i disse dage er „C. F. Tietgen“ kommet tilbage efter at være blevet forlænget med 10 m og have fået 65 køjepladser mere, og det andet skib på ruten, „Hans Broge“, vil senere få samme omgang. For det tredje har vi jernbaneforbindelsen over Fyn, som senest ved Lille-Bæltbroens bygning blev fornyet med lyntogene, for det fjerde har vi automobilforbindelsen over Store-Bælt, og for det femte kommer nu som et naturligt led i denne forbedring af forbindelserne mellem Jylland og Sjælland forslaget om køb af en ny færge i stedet for de to nuværende på ruten Aarhus—Kalundborg.

Jeg mener, at staten skal vise mådehold med nye investeringer, og at man skal tænke sig om to gange, før man går ind for nye udgifter, men her er en anskaffelse, som vil virke til gavn for erhvervslivet og hele samfundet, og som vil give god forretning. Jeg håber, at den højtærede minister for offentlige arbejder snarest vil fremsætte forslag derom i finansudvalget, og at det ærede finansudvalg vil behandle forslaget med den velvilje, det fortjener.

Aksel Larsen: Det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen har under denne debat talt om Thyborøn og Thyborønprojektet. Det ærede medlem talte om de undersøgelser, ministeriet for offentlige arbejder har foranlediget igangsats på grund-

[Aksel Larsen.]

lag af de oplysninger, der er fremkommet i Per Bruuns doktordisputats; men det ærede medlem gik ud fra som en selvfølge, at det er undersøgelsens mening, at der intet må ændres i projektet. Såvel udfra almindelige logiske som udfra realitetsbetragtninger må jeg udtale min forbavelse over dette. Jeg håber da ikke, at ministeriet for offentlige arbejder iværksætter en undersøgelse, idet man på forhånd beslutter, at den ikke må resultere i noget som helst. Jeg håber da, det er meningen, at man vil tage saglig stilling til undersøgelsens resultat, og hvis undersøgelsens resultat animerer til, at man ændrer Thyborønprojektet, at man så også ændrer det.

Dette kostbare Thyborønprojekt er i virkeligheden jaget gennem tinget i 1946, og det er vist ikke for meget sagt, at det er besluttet på grundlag af et aldeles ufyldstgørende materiale og aldeles ufyldstgørende undersøgelser. Der er ikke overfor folketinget ført noget bevis for, at det var nødvendigt eller rimeligt med netop dette kostbare projekt. Jeg beklager at måtte sige det, men sandheden er den, at det folketingsudvalg, som syslede med sagen, kun fik de oplysninger, som, om jeg så må sige, passede i projektfædrenes kram, kun fik de oplysninger fra vandbygningsvæsenets sagkyndige, som stemte overens med vandbygningsdirektørens daværende opfattelse, til trods for at der i vandbygningsvæsenet fandtes sagkyndige, som var mere end skeptisk indstillede overfor projektet, men de havde mundkurv på, så de ikke var i stand til at sige deres mening til folketingsudvalget. Nu mener jeg ikke, at det i almindelighed skal være sådan, at embedsmænd f. eks. for offentligheden kan udtale sig, som det passer dem; men jeg mener, at når man fra et ministeriums side kommer med et så omfattende og kostbart forslag til folketinget, bør folketinget forsynes med alle de oplysninger, der kan fremskaffes om projektet, og jeg finder derfor, det er meget beklageligt, at folketinget dengang blev så ensidigt informeret, således at det var muligt at få dette projekt vedtaget over hals og hoved, uden at de fornødne yderligere undersøgelser af forholdene ved Thyborøn blev foranstaltet.

Det forekommer mig, at den nævnte dok-

tordisputats og det, der er kommet frem i forbindelse med den, sandsynliggør, at de fornødne undersøgelser ikke var foretaget, og at Thyborønprojektet i den form, det har fået, ikke burde være vedtaget. Jeg er meget glad for, at den højtærede minister for offentlige arbejder har iværksat en omfattende undersøgelse. Hvis resultatet af den bliver, at Thyborønprojektet bør omarbejdes, ikke udføres i overensstemmelse med loven af 1946, regner jeg da rigtignok med, at vi så får forslaget frem her i tinget. Jeg håber iøvrigt, at vi under alle omstændigheder får en beretning om undersøgelsens forløb og resultat, når det måtte være muligt.

Det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen argumenterede for, at man ikke måtte ændre en tøndel ved Thyborønprojektet, uanset hvad undersøgelsen viste af resultater, og han begrundede dette med de store erhvervsinteresser i Thyborøn, med de investeringer, der er sket i tillid til Thyborønprojektets gennemførelse. Han talte om en katastrofe, hvis man ændrede det, og talte om, at en ændring ville berøre over 100 000 menneskers vitale interesser. Jeg synes, det er at tage munden lidt vel fuld. Hvis der er begået en fejl i 1946, skal der argumenter og begrundelser af en særlig art til, for at man skal føre denne fejl videre, når den eventuelt erkendes. Når man taler så varmt for interesserne i Thyborøn, glemmer man åbenbart den interesse, Thyborønprojektet og forholdene ved Thyborøn og gennemstrømningen har for Limfjorden i det hele taget. Jeg synes ikke, man har lov til at overse, at de forhold, som eksisterer, vil eksistere endnu en årrække, for det tager meget lang tid, inden man bliver færdig med dette Thyborønprojekt. Ja, erfaringerne viser, at det har meget alvorlige følger for Limfjordsegnene iøvrigt, at der er åbnet på den måde, som der er i Thyborøn. Desuden må det vel også være tilladt at gøre opmærksom på, at da man fik folketinget til at vedtage Thyborønprojektet, fortalte man, at det ville koste 100 mill. kr. Hvis jeg ikke husker meget fejl, udtrykte jeg dengang tvivl om, at beløbet ville holde, og nu er der mange sagkyndige, ingeniører og andre, der regner med, at inden det bliver færdigt — hvis det bliver færdigt — vil det mindst koste det dobbelte. Der er altså

[Aksel Larsen.]

al grund til at foretage den nævnte undersøgelse og naturligvis også til at tage hensyn til de resultater, der måtte komme af den.

Det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen henviste iøvrigt til sin tale om dette spørgsmål på havnesammenslutningens møde i Nakskov i august og gav udtryk for, at man ubetinget burde udnytte de muligheder, loven af 1946 giver. Der var en anden del af det ærede medlems tale på havnesammenslutningens møde i Nakskov, som det ærede medlem ikke følte trang til at minde om her; så må jeg tillade mig det, fordi jeg ikke kan undlade at tale om Hanstholm. Jeg må med det samme sige til det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen, at hvis han er af den opfattelse, at man ubetinget har pligt til at udnytte de muligheder, en lov af 1946 giver, hvis det ærede medlem anlægger dette formelle synspunkt, så burde han vel anlægge dette formelle synspunkt også overfor andre love. Der er vedtaget en anden lov, nemlig i 1917, om bygning af en havn ved Hanstholm, og det er mig ikke helt forståeligt, hvorfor det ærede medlem pukker på, at loven af 1946 om Thyborøn skal ubetinget overholdes og føres ud i livet i alle sine enkeltheder, men loven af 1917 om Hanstholm kan man lige så stille ignorere.

I medfør af loven om Hanstholm havn af 1917 er der jo gjort et ikke ringe arbejde, og der er givet en 15—16 mill. kr. ud. Man har ikke fået arbejde for alle disse penge; af grunde, som man måske nok kan forstå, men som det bliver svært at få forklaret, har man sultet Hanstholmprojektet på den måde, at man i en årrække bevilgede så få penge hvert år, at man ikke var i stand til at bygge ret meget mere om sommeren, end havet brød ned om vinteren. I besættelsestiden lå arbejdet helt stille; efter besættelsestiden har man taget fat på at reparere en del af det ødelagte, og man er vel nået ret langt frem, samtidig med at man arbejder efter ændrede planer. Men nu er arbejdet totalt standset, og det har været umuligt

at få en forklaring på, hvorfor det i virkeligheden er standset. Det nærmeste, vi er kommet en forklaring, er faktisk den tale, som det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen, der er underskriver på en adresse til folketinget om færdigbyggelse af Hanstholm havn, holdt i Nakskov.

Jeg er af den mening, at en vedtaget lov bør overholdes, og hvis man kommer til det resultat, at forudsætningerne for loven er bristet, så bør man ikke lade loven bestå og sabotere dens overholdelse, så bør man møde frem med forslag om ophævelse af loven, men naturligvis kun komme med et sådant forslag, hvis man ud fra alle hensyn skønner dette forsvarligt. Man har ingen af delene gjort vedrørende Hanstholm havn; man har ikke overholdt loven, og man er ikke kommet til folketinget og har sagt: den lov må ophæves, for den er vedtaget under falske forudsætninger, der bør ingen havn bygges i Hanstholm.

Jeg må efter at have studeret alt tilgængeligt materiale om Hanstholm havn være af den mening, at det er muligt at bygge Hanstholm havn, og at mulighederne for at bygge en brugbar og stor havn på vestkysten er bedst på dette sted, og det bekræftes jo også ved de undersøgelser, der er foretaget dels af vandbygningsvæsenet og dels af ingeniørfirmaet Monberg & Thorsen. Så er spørgsmålet, om der er brug for Hanstholm havn. Her siger det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen — og jeg er nødt til at beskæftige mig med ham, ikke for at kaste mig over ham, men fordi vi her endelig har et medlem af tinget, der udtaler sig imod Hanstholm havn og forsøger at begrunde sit standpunkt — her siger det ærede medlem, at Hanstholm havn kan undværes, hvis Thyborøn og Hirtshals havne udvides, og han nævner, tror jeg, i den forbindelse udvidelser for et beløb af 20 mill. kr. Nu er der jo et „hvis“, nemlig: *hvis* Thyborøn og Hirtshals havne udvides. Det er ikke bevist, at de bliver udvidet, og når man tænker på den måde, staten hidtil har behandlet vestkysthav-

[Aksel Larsen.]

nene på, er det lidt svært at få tillid til, at denne udvidelse, som skulle kunne erstatte Hanstholm havn, også vil ske. Men jeg tror, at selvom udvidelsen af Thyborøn og Hirtshals havne skulle blive iværksat, vil det ikke kunne erstatte eller overflødiggøre havnebyggeriet ved Hanstholm.

Jeg kunne naturligvis komme med min egen argumentation for dette; men jeg tror, jeg sparer tingets tid ved at henholde mig til den argumentation, der er fremkommet fra Hanstholmudvalget, som tæller repræsentanter og har tilslutning fra Thisted amtsråd, Thisted byråd, Nykøbing M. byråd, Thisted amts sognerådsforening, Morsø sognerådsforening, Ræhr-Hansted-Vigsø sogneråd, Øster-Vester-Vandet sogneråd, Nors-Tved sogneråd, Nørhaa-Stenbjerg sogneråd, Vang-Tvorup sogneråd, Hundborg-Janerup sogneråd og Tømmerby-Lild sogneråd, Centralforeningen af Fiskeriforeninger i Thisted amt, Vestjydsk Fiskeriforenings nordkreds, Landboforeningen Nordthy, Det thylandske landøkonomiske selskab, Morsø landboforening, Nordthy husmandskreds, Sydthy husmandskreds, Morsø husmandskreds, Arbejdernes Fællesorganisation i Thisted, Thisted håndværkerforening, Nykøbing M. håndværkerforening, Dansk Arbejdsmands Forbund, afdeling Thisted, Dansk Arbejdsmands Forbund, afdeling Hanstholm, Thisted handelsstandsforening, Nykøbing M. handelsstandsforening, Syd- og Nordthy købmandsforening, amtets folketingsmænd og dagbladene i Thisted amt, Esbjerg Fiskeriforening, Hvide Sande havns og Hvide Sandes Fiskeriforening, Thyborøn havns Fiskeriforening, Hirtshals Fiskeriforening, Dansk Arbejdsmands Forbunds kredsorganisation for Thisted amt, kreds 22, Vestjydsk Fiskeriforening og Dansk Fiskeriforening.

Dette Hanstholmudvalg har sendt os en udførlig henvendelse i fjor om Hanstholm havn og har, foranlediget af det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersens tale i Nakskov og hans forslag om at erstatte Hanstholm havnebyggeriet med en udvidelse af Hirtshals og Thyborøn havne, sendt os en ny henvendelse, hvoraf jeg gerne vil have lov til at citere et par afsnit. Der siges heri:

„Selvom en sådan udvidelse finder sted,

kan det ikke erstatte Hanstholmhavnen, der er lige tiltrængt og bør bygges ud fra de grunde, som er anført i Hanstholmkommissionens mindretalsbetænkning såvel som i den af Hanstholmudvalget og de tilsluttede organisationer i oktober i fjor fremsatte henvendelse til regering og folketing.

Dette standpunkt var kun, hvad Hanstholmudvalget havde ventet, idet fiskerierhvervet og udvalget hele tiden har ligget på linie og været fuldt enige.

Udvalget vil imidlertid gerne have lov at understrege denne fiskernes udtalelse overfor regering og folketing, for at der ikke skal opstå den forkerte opfattelse, at udvidelse af andre havne kan træde i stedet for det, som fiskerne opnår ved at få bygget en fiskerihavn ved Hanstholm.

Som det er fiskernes ubetingede opfattelse, at kun bygning af Hanstholmhavnen skaber de muligheder, som fiskerierhvervet nu i så mange år har haft løfte om at få, således er det også det samlede udvalgs opfattelse.

De grunde, der taler for at bygge Hanstholmhavnen færdig, er anført i udvalgets redegørelse af oktober i fjor og skal ikke gentages; kun skal det nævnes, at både må det være indlysende, at en udvidelse fra 10—20 mill. kr. i andre havne ikke forslår i sammenligning med, hvad der opnås af plads i en Hanstholmhavn; men det, som er afgørende, er dennes beliggenhed. Det er netop på det sted, der er brug for en stor fiskerihavn. Den vil komme til at ligge nær nogle af de bedste fiskepladser i hele Vesterhavet; eftersom der mere og mere udvikler sig et nyt dybhavsfiskeri i den nordlige del af Vesterhavet, er havnen endnu mere påkrævet end blot for 10 år siden. Den vil blive taget i brug ikke blot af de hjemmehørende kuttere og motorbåde, men i perioder af året af kuttere fra hele landet. Den ligger ideelt for store fangster af stimefisk. Den vil muliggøre et stort bundgarnsfiskeri i Vigsøbugten, den vil være af uvurderlig betydning som nødhavn for alle, der fisker i Vesterhavet, og som i storm er udsat for forlis, fordi der ikke findes nogen havn på den 160 km lange strækning fra Hirtshals til Thyborøn.

[Aksel Larsen.]

Den afgør, om fiskerlejerne langs kysten af Thy skal affolkes i løbet af den næste menneskealder, eller der skal blive ved at være en dygtig og driftig fiskerbefolkning med mange slægtleds smukke fiskertraditioner at se tilbage på.“

Man peger i henvendelsen også på,

„at her er en af mulighederne for at skabe plads for de store årgange af unge, der nu skal træde ind i erhvervslivet; det har vist sig i Thyborøn og andre steder, at hver fisker, der kan tage på havet, betyder levedygtighed for 10 mennesker på stedet; og en Hanstholmhavn vil også betyde det, som fremtrædende politikere og andre har gjort sig til talsmænd for: at bosættelsen og erhvervsvirksomhederne bør spredes mere ud over landet, trækkes vestpå i stedet for at klumpes sammen.“

Ja, jeg synes, at den argumentation er så rimelig og så rigtig. Det forekommer mig, at når samfundet skal investere, må det også tage sådanne henvendelser som dem, jeg her har nævnt, under overvejelse. Jeg anser det i enhver henseende for bevist, at der er rimelig brug for en Hanstholmhavn, og at den kan betyde erhvervsmuligheder og opblomstring for hele den landsdel, hvori den kommer til at ligge.

Jeg blev noget forbavset, da det ærede medlem hr. Fibiger for nogen tid siden i spørgsmålsform foreslog regeringen, at man skulle udnytte visse ledige bygninger i Hanstholm til militære formål. Det ærede medlems motivering var den, at så kom der dog lidt indtægt og måske lidt beskæftigelse til Hanstholm. Men det ærede medlem synes fuldkommen at have overset, at selvom militæret, som det ærede medlem foreslog, kun midlertidigt blev indkvarteret i de pågældende bygninger, så viser al erfaring, at hvis militæret først er kommet et sted, går det med det ligesom med midlertidige skatter: så bliver det der, og så er det ikke til at drive væk igen.

Det, man har brug for i Hanstholm, er naturligvis beskæftigelse til dem, der går ledige på grund af havnebyggeriets standning; men det er først og fremmest et fremtidsperspektiv. Beskæftigelse og erhvervsmuligheder får man ikke ved at lægge

nogle militære afdelinger eller anlæg ved Hanstholm, men det får man, når man beslutter sig for at følge loven af 1917 og bygge Hanstholm havn færdig.

Det ærede medlem hr. Damsgaard rejste i foråret ligeledes i spørgsmålsform spørgsmålet om Hanstholm og fik af den højtærede finansminister det svar, at regeringen var ved at udarbejde en investeringsplan, og før den var færdig med sin investeringsplan, kunne den ikke sige, om man kunne eller ville investere penge i Hanstholm havn. Der er gået lang tid siden da, og regeringen har ikke på nogen måde røbet, hvordan det går med denne investeringsplan, men den har gradvis indledet en politik, der tyder på, at man ikke er velvillig stemt overfor nogen som helst form for offentligt arbejde — det skulle da lige være indenfor militæret.

Det forekommer mig, at af samfundsmæssige grunde vil en investering i Hanstholm havn være berettiget og lønnende, og jeg er sikker på, at det har samfundet råd til. Men når det er gået sådan med Hanstholm havn, som det er, når man nu har standset arbejdet fuldstændigt, og når man dels tænker på at lægge militær til Hanstholm og dels giver nogle langstrakte forklaringer om, at man overvejer investeringsplaner, ja, så er det jo indlysende for enhver, der kan tænke, at der må være nogen, og nogen med stor indflydelse, der ikke vil have Hanstholm havn bygget, men ikke vover at sige det offentligt, og derpå saboterer havnebyggeriet. Jeg synes, at dette må høre op, og jeg anmoder modstanderne af Hanstholm havn om at bekende kulør, sige, at de er modstandere af Hanstholm havn, og forsøge at begrunde deres standpunkt, sådan at vi i offentligheden og her i folkettingen kan få taget stilling til spørgsmålet.

Jeg ved ikke, om denne opfordring giver noget resultat. Hidtil har de partier, som — enten de deltog eller ikke deltog i regeringen — må antages at have hovedansvaret, foretrukket at tie stille, og i det omfang, de har haft folketingsmedlemmer valgt i Nordvestjylland, har de ladet disse folketingsmedlemmer være velvilligt indstillet overfor Hanstholm havn; men de har samtidig i praksis sørget for, at havnebyggeriet blev saboteret. Ingen af dem har

[Aksel Larsen.]

haft mod til at være så hæderlige at sige rent ud til befolkningen i Thy: vi vil ikke bygge denne havn.

Jeg ved altså ikke, om min opfordring bærer frugt; men hvis vi ikke får nogen klarhed på denne sag inden finanslovens anden behandling, vil mit parti tage under overvejelse at stille forslag, der muliggør byggeriet af Hanstholm havn. Dertil behøves ingen lov; det er ikke sådan, at folketinget skal vedtage, at nu skal Hanstholm havn bygges, for det er vedtaget, det står i loven af 1917. Der skal bevilges nogle penge til arbejdet med Hanstholm havn. Hanstholmudvalget siger, efter sine egne beregninger og efter forklaringer af sagkyndige, at det, der behøves det første år, er en bevilling på 3 mill. kr., så at det arbejde, der er i gang på molen, kan blive ført videre og færdiggjort, og hvis der ikke sker noget fra anden side, agter mit parti senere under finanslovbehandlingen her i tinget at stille forslag om bevilling af dette beløb.

Rager: Vi har jo også i København af og til lokale spørgsmål, der kan påkalde interesse. Det er nu ikke et kommunalt spørgsmål, men et havnespørgsmål, jeg gerne vil drage frem.

Det er sikkert ikke undgået opmærksomheden, at en af de største broer, der i de sidste år er bygget herhjemme, er den nye Langebro, en bro, der er bygget ikke alene for havnens skyld og heller ikke alene for kommunens skyld, men af hensyn til en trafik, der for en stor del er i hele landets interesse.

Forholdet er dette, at udgifterne til bygningen af denne Langebro — ligesom tilfældet var, da den nye Knippelsbro blev bygget — er baseret på en kontrakt, der blev sluttet i den sidste halvdel af 20'erne, og hvorefter udgifterne fordeles mellem kommunen og havnen i et givet forhold. Da nu Langebro skulle bygges, fandt man, at man formentlig til denne bro som til andre færdselsanlæg måtte kunne regne med at få en støtte fra ministeriet for offentlige arbejder gennem vejfonden. Desværre viste det sig, dengang man skulle begynde på at bygge broen, at der var ingen penge disponible i fonden, og da der igen var penge

i fonden, ja, så var man begyndt at bygge broen — det var man nemlig nødt til; men når bygningen først var påbegyndt, mente ministeriet for offentlige arbejder ikke, der var mulighed for at give et tilskud.

Vi sidder jo fire valgt her fra folketinget i havnebestyrelsen, og jeg ved, at vi alle fire er 100 pct. enige om, at den behandling, som havnen på den måde har været genstand for, ikke er helt i overensstemmelse med, hvad man kunne vente. Ministeriet har, tror jeg, ret i, at på grundlag af de bestående love er det ikke muligt at ændre den stilling, der er indtaget. Men da vi havde sagen til behandling i havnebestyrelsen, gjorde jeg dér den bemærkning, at hvis man ønskede at give havnen, hvad efter vor mening havnens var, og man ikke kunne gøre det på grundlag af bestående love, var det jo meget vel muligt at ændre bestående love. Dette standpunkt har jeg gerne ønsket at gentage her, for det første fordi jeg mener, at når jeg repræsenterer denne forsamling i en forsamling som havnebestyrelsen og der dér forekommer en sag som den her berørte, er det naturligt, at jeg, om jeg så må sige, aflægger en rapport til medlemmerne her, men dernæst også fordi jeg gerne ønsker et svar fra den højtærede minister for offentlige arbejder — og det håber jeg at få — om, hvorvidt min fremstilling af sagen ikke har været i overensstemmelse med, hvordan den efter hans mening ligger, og dernæst også et svar på, om ministeren vil fastholde det standpunkt, som han, efter hvad jeg har forstået, har givet tilkendte, nemlig at han ikke mener at kunne anbefale en særlig lovgivning. Hvis ministeren ikke ønsker selv at forelægge sagen, tror jeg, vi er andre, der er villige til at gøre det; men det har jo ikke megen hensigt, hvis ministeren ikke vil anbefale den. Jeg håber at få nogle udtalelser fra den højtærede minister under den kommende debat.

Så har jeg et helt andet emne, som jeg kun skal komme med nogle ganske små bemærkninger om. Det er spørgsmålet om privatpensionering. Det er jo et emne, der drøftes meget i øjeblikket, det ærede medlem hr. Bøgholm berørte det før, og det kan ikke nægtes, at skibsreder Lauritzens udtalelser har gjort, at man i øjeblikket måske må interessere sig lidt mere for spørgsmålet

[Rager.]

end ellers. Jeg berørte det ved en finanslov-debat for et par år siden, men vil gerne høre ved det igen i dag.

Vi har jo en lov om pensionskasser, som blev til i midten af 30erne, og den var vist ganske god dengang, bygget op på de forhold, der da eksisterede. Det, som var det afgørende for lovgivningsmagten da, var at sikre de pensionerede så godt som muligt, og det gjorde man ved at fastlægge, hvor de penge måtte anbringes, som skulle give de pågældende pensionen. Det så jo udmærket ud, og de pensionerede er 100 pct. sikre på at få i kroner og øre det, der er lovet dem; men de får det bare i nogle kroner og øre, hvis købeevne er langt mindre end ventet. Man kan godt sige, at de har lov til at føle sig snydt og bedraget, selvom det naturligvis ikke er rigtigt, at de er blevet det, af den grund, at for at man skal være snydt og bedraget, må der vel være end hensigt fra den side, der har lagt det hele tilrette, og det har der absolut ikke været fra den rigsdags side, der dengang vedtog loven.

Men jeg gør i hvert fald opmærksom på, at ønsker man at fremme pensioneringen i private selskaber, hvor man altså står overfor nogle mennesker, der frivilligt skal gå ind i den, må man vist se at finde andre veje. Jeg har for nogle år siden henstillet, at man bl. a. fik tilladelse til at anbringe en del af pengene i aktier og eventuelt i ejendomme, og jeg så, at skibsskibredere Lauritzen også har anbefalet, at en del kunne anbringes deri. Allerede dette ville være noget. Løvrigt er der jo andre måder, hvorpå man kan lave pensionsordninger eller støtteordninger; der er blot det — og det må vel være sådan — at efter at vi har fået loven om pensionskasser, er enhver anden løsning med hensyn til henlæggelse til pensionsordninger ikke skattefri. Hvis man ikke falder ind under pensionskasseloven, er henlæggelserne ikke skattefri, og mange gange ønsker et personale ikke at gå ind under den lov. Jeg synes selv, at nogle mennesker, som jeg — det var vist i 1939 — rådede til at lade være med at gøre det, blev rådet godt; de var nemlig ansat i et selskab, hvor der ikke var 50 personer, og følgen var, at de skulle købe en livrente i statsanstalten for livsforsikring. Hvis de havde gjort det, havde

de naturligvis i dag haft et vist beløb i kroner og øre, men i devaluerede kroner og øre. Nu har de fået det ordnet på anden vis, men således, at der har måttet betales fuld skat af alt, hvad der er henlagt. Dertil kommer, at landsskatteretten har givet tilkende, at selv ikke senere, når pengene måtte komme til udbetaling, vil der af de pågældende kunne påregnes skattefrihed.

I hvor høj grad dette vil blive ændret ved kommende skattelove og ligningslove, ved jeg ikke, men jeg har ønsket at pege på det for at sige, at man kan ikke vente, at det gode, som en pensionering er for private funktionærer, vil vokse i tilstrækkelig høj grad, så længe man kun tillader pengenes anbringelse i papirer, der vel giver 100 pct. sikkerhed for beløbenes nominelle værdi, men under vor inflationsperiode giver en meget devalueret pension. Man kan ikke vente at få privatpensioneringen sat rigtig i system igen, få den til rigtig at gribe om sig, hvis man ikke både skattemæssigt og på anden måde vil se mere velvilligt på de systemer, der eventuelt kan opbygges, og jeg henstiller til den højtærede handelsminister at overveje problemet.

Formanden: Jeg skal her afbryde forhandlingen.

Udvalget angående forslag til lov om fradrag ved beregningen af kommunale ejendomsskatter har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om forlængelse af byggestøttelovgivningen og forslag til lov om ændring i lov om leje har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om midlertidige bestemmelser vedrørende påligningen af indkomst- og formueskat til staten m. m. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 14. december kl. 14 med følgende dagsorden:

[Formanden.]

- 1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*
Forslag til lov om ændringer i lov om banker.
- 2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*
Forslag til lov om Færøernes Realkreditinstitut.
- 3) *Anden behandling af:*
Forslag til midlertidig lov for Færøerne om pantsætning af fangst.
- 4) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v.
- 5) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om fradrag ved beregningen af kommunale ejendomsskatter.
- 6) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om forlængelse af byggestøttelovgivningen.
- 7) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring i lov om leje.
- 8) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om udlån til arbejderboliger på landet.
- 9) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om midlertidige bestemmelser vedrørende påligningen af indkomst- og formueskat til staten m. m.
- 10) *Fortsettelse af første behandling af:*
Forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1955 til 31. marts 1956.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 17².

35. møde.

Tirsdag den 14. december kl. 14.

Formanden: Siden tingets sidste møde er medlem af folketinget Hans Hansen (Rørby) afgået ved døden.

Allerede fra sin tidligste ungdom viste Hans Hansen stærk interesse for sociale og samfundsøkonomiske spørgsmål, og han koncentrerede i voksende grad denne interesse om de problemer, der ligger i jord og jordrentespørgsmålet.

Hans udviklede sans for jordrentespørgsmålet førte ham ind i det arbejde, der førte til dannelsen af Danmarks retsforbund, som han repræsenterede her i tinget fra 1929 til 1939 og igen fra oktober 1947.

I begge disse perioder har Hans Hansen deltaget i et vidt omspændende arbejde i lovgivningens tjeneste, og han var en samvittighedsfuld mand i sit arbejde. Han havde selvsagt sin principielle indstilling til spørgsmålene og virkede der altid tryk i sin forvisning om, at den linie, han fulgte, var den rigtige. I det, vi kalder det daglige arbejde, var han imidlertid fjernt fra at være præget af principrytteri. Han var i dette arbejde den stilfærdige slider, der tilpassede sig de givne vilkår og tog sin tårn ved løsningen af de mange opgaver, som den mindre påagtede del af folketingets arbejde giver. Han viste dertil på dette felt både forhandlingsdygtighed og en vidtrækkende menneskelig forståelse, som gjorde ham både afholdt og respekteret. Især vil hans arbejde i præsidiet blive husket.

Udover arbejdet her i tinget var Hans Hansen en flittig foredragsholder, som næsten altid var på farten, når tinget ikke krævede hans tid.