

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lede spørgsmålet om privatbanernes fremtid, og at de privatbaner, som vi dengang udtalte ønske om at afvikle, har været under afvikling siden, ligesom der er en række privatbaner, som vi stadig er opmærksomme på, og hvor forholdene kan forme sig sådan, at de må afvikles. Det, det drejer sig om med dette lovforslag, er i og for sig kun, at vi får bemyndigelse til at give de koncessioner, der er nødvendige, for at privatbanerne kan fortsætte. Den første jernbanelovkoncession, der udløber, er den, der er omtalt i lovforslaget, men der vil, så vidt vi kan se i øjeblikket, i de kommende år blive tale om en del andre privatbaner, som skal fortsætte, og derfor ville det være urimeligt at ulejlige folketetinget, hver gang der skulle forlænges en koncession. Det er også derfor, vi har sat åremålet til 20 år i stedet for som nu 80 år, idet vi mener, at vi dermed er inden for den overskuelige årrække, hvori der kan blive tale om nedlæggelser.

Jeg takker altså for den tilslutning, der er givet til lovforslaget, og skal undersøge spørgsmålet om jernbaneskylden mellem første og anden behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødbj Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1597, fremsættelsen i tidenden sp. 3417).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Vi kan anbefale det foreliggende lovforslag og udtrykke vor tilfredshed med, at det er lykkedes at få den overenskomst

i stand, som her skal konfirmeres efter de lange forhandlinger, der har været ført mellem Danmark og Tyskland om at få denne linje etableret.

Der har været holdt en del taler igennem årene i det høje ting om den såkaldte fugleflugtslinje, og det har været manges store drøm, at vi kunne få denne hurtige forbindelseslinje til kontinentet.

Vi har endvidere den særlige interesse i dette problems løsning, at vi allerede har investeret en del penge i foretagendet efter de love, som blev vedtaget i 1941 og senere. Vi har for så vidt kun ventet på, at Tyskland skulle blive klar til at gå ind med sin andel.

Det fremgår af de tidligere forhandlinger, at den rute, som i øjeblikket benyttes, og som etableredes efter krigen, ruten fra Gedser til Grossenbrode kaj, kun var en midlertidig løsning, indtil Tyskland var klar til at gå ind for den ideelle løsning: en rute over Femer Bælt. De omkostninger, der er forbundet hermed, kan nok synes store; men i betragtning af, at vi allerede har investeret ret betydelig kapital og alligevel skulle investere yderligere midler til en udbygning af Gedser havn og til flere skibe, må den ordning, man her er nået frem til, dog siges at være særdeles antagelig. Arbejdet vil stå på i en del år, 4-5-6 år, alt efter hvor hurtigt det nu vil skride frem, og derved får vi også en passende tid til at skaffe de fornødne penge. Disse arbejder medfører desuden en del beskæftigelse, og Lolland er jo et af de områder, hvor man trænger til at få gjort en indsats over for ledigheden. Det er en ting, vi må tage med i vore betragtninger, selv om vi naturligvis ikke kan anlægge hverken færgelejer eller vejlinjer ud fra spørgsmålet om ledighed; men det kan være rimeligt også at skele til den side af sagen.

Vi er gjort bekendt med, at det såkaldte Gedserudvalg ikke deler den opfattelse, og der er også andre, som har givet udtryk for, at de mente, det var en fejlinvestering, en unyttig investering; det mener vi ikke. Vi er ikke uforstående over for Gedserudvalgets betragtninger; det er klart, at enhver kommune, som kommer ud for betydelige ændringer i sine arbejdsvilkår, vil ømme sig. For Gedsers vedkommende opretholdes trafiklinjen til Tyskland dog

3665 ^{11/4} 58: 1. beh. af f. t. l. vedr. jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt m. v. 3666

[Horn.]

stadig, og vi kan jo håbe, at det kun er et spørgsmål om tid, hvornår der igen efter fugleflugtslinjens etablering vil blive en betydelig trafik på linjen over Gedser, som skal betjene andre dele af Europa og egnene længere østpå.

Desuden har det synspunkt været gjort gældende, at projektet var helt urimeligt, for, som man siger, hvis mere frie færdselsforhold med den østlige del af verden kom i stand, ville jo nok den svenske Trelleborg-Sassnitz rute komme igen, og med de skibe, man dér har til rådighed, var det ikke megen nytte til, at vi foretog os noget. Jeg deler absolut ikke denne betragtning. Det er i virkeligheden to forskellige områder, der betjenes, og tilvæksten af automobiler er så stærk, og forhåbentlig vil også vareudvekslingen stige så stærkt, at der vil blive god brug for alle ruter. Vi vinder nu denne tid på 4-5 år til at indrette den nye rute, og derefter vil tidspunktet vel være inde, hvor vi vil være tvunget til at bygge yderligere en færge for at klare trafikken på nogenlunde normal måde.

For Rødby Havn vil den nye rute naturligvis være en betydelig fordel. Jeg forstår, at der er ført visse forhandlinger mellem Rødby kommune og ministeriet om indretningen af havnen dernede og vilkårene herfor, og det ligger jo også i forslaget, at statsbanerne og ministeriet for offentlige arbejder får mulighed for at forhandle sig til rette om disse ting.

Vi kan altså ikke se rettere, end at det er en betydelig gevinst, at vi nu kan komme i gang med dette arbejde. Derved udnyttes de kapitaler, vi allerede har investeret i foretagendet, men dertil kommer den betydelige gevinst, der ligger i, at vi får bedre trafikforbindelser med den vestlige del af Europa. Man kan ganske vist sige — det er en betragtning, jeg har set gjort gældende — at finansieringen burde have hvilet på en bredere del af Europa, og her tænker man vel først og fremmest på Tyskland og Skandinavien. Nu går Tysk-

land jo stærkt ind i foretagendet, idet de klarer hele deres del, men selvfølgelig er det rigtigt, at ruten vil blive benyttet også af en række andre europæiske lande, i alt fald de skandinaviske. Muligheden for fællesinvesteringer foreligger jo imidlertid ikke indtil videre; så nært er samarbejdet hverken i Skandinavien eller i det øvrige Europa, og vi må affinde os med de vilkår, hvorunder ruten kan etableres.

Der er kommet det nye til, som jeg ikke skal forbigå, idet spørgsmålet på et eller andet tidspunkt kunne blive rejst, måske allerede her i dag, at ifølge den ordning, der er tilsigtet i overenskomsten, skulle man inden for en 20-årig periode — det er vel et skøn — opretholde en særavgift, så at omkostningerne ved overfarten vil blive de samme som på den nærværende rute. Derved fraviger man jo de almindelige takstregler, som statsbanerne hidtil har anvendt; men det har nu været vilkåret for at få aftalen i stand, og der kan vel heller ikke være nogen, som kan have noget imod, at vi sørger for at få omkostningerne dækket ind snarest muligt. Det synes vi er meget hensigtsmæssigt, og vi har ikke noget at indvende imod denne ordning.

Jeg har set enkelte bemærkninger om, at delingsforholdet 2:1 mellem Tyskland og Danmark er noget problematisk for os, og det kan der vel føres lange diskussioner om. Det er rigtigt, at Tyskland har betydelig mere færgelads, efter at de nu har fået deres store færge „Theodor Heuss“, men det skal man ikke stirre sig blind på, for topbelastningen, den store udnyttelse af de mange pladser, finder kun sted i en begrænset del af året. Derfor må vi mene, at også på det område er den aftale, der er truffet, yderst fornuftig; og med hensyn til afregningsforholdet i øvrigt har man allerede nu en vis praksis mellem banerne i de to lande, så at det nok skulle kunne klares.

Når man endelig taler om fordelene og nødvendigheden eller nytten af denne rute, er der jo i bemærkningerne og i ministerens

[Horn.]

fremsættelsestale gjort opmærksom på, at ruten vil betyde en aflastning for Store-Bælt. Ja, jeg ser endogså, at et enkelt københavnsk blad — jeg tror, det var et aftenblad — har gjort sig forestillinger om, at nu kunne man godt holde op med at spekulere på en Store-Bæltsbro. Det er rigtigt, at det ikke er noget, der haster. Nu er det før sket, at det pågældende blad er kommet med nogle mærkelige fantastier angående en Store-Bæltsbro, så man skulle måske ikke hæfte sig så stærkt ved det, men jeg vil dog gerne sige, at der antagelig vil blive tale om en aflastning på en halv snes procent, en ikke uvæsentlig ting, når vi tænker på spidsbelastningen på Store-Bæltsoverfarten, som den er adskillige dage om året, også nu ved påsketid, selv om der ikke her blev tale om det helt store sus. Der er i hvert fald tale om en stor belastning i hele ferieperioden, og det er af ikke ringe betydning, at en aflastning kan finde sted. Det vil være til stor fordel for os, vore egne lokale automobilister, godstransporten o. s. v., men det vil naturligvis også gøre et godt indtryk på dem, der kommer udefra, hvad enten de kommer fra de skandinaviske lande eller fra den øvrige del af Europa, at mulighederne for at komme over er de bedst tænkelige. Vi må huske på — og det er her, korrektivet kommer ind — at bilisternes valg af rute ikke alene bestemmes af kilometerantallet, men også af mange andre forskellige forhold, det viser en række analyser fra andre områder, og det vil sikkert også gøre sig gældende her. Men det er givet, at en nedsettelse af sejltiden til ca. en time vil virke tiltrækkende på automobilisterne. Vi ved, at en sejltdid ud over 1 time virker ret generende for de fleste rejsende, uanset om vejret er godt eller dårligt.

Jeg har villet gøre denne bemærkning, for det første for at man ikke skal fantasere sig til, at nu er alting klaret med hensyn til Store-Bælt, men også for at fremhæve, at vi ikke skal lulle os i søvn og tro, at nu behøver vi ikke at interessere os for det mere. Jeg mener tværtimod, at vi stadig væk må holde et vågent øje med dette forhold, hvad statsbanerne jo også gør, og sørge for, at de store bevillinger, der skal til, for at vi hele tiden kan være à jour

med antallet af færger, er parate, så vi ikke får det stop, som vi havde det uheld at have for år tilbage. Vi må sørge for, at den rytme, der nu er, fastholdes og videreføres.

Jeg har også gerne villet sige dette, for at man ikke bagefter skal gøre gældende, at vi har været alt for blåøjede. Selv om man kan have delte meninger om, hvilke muligheder der bliver for at øge trafikmængden af automobiler i de kommende år på grund af økonomiske vanskeligheder måske verden over, tyder alt på, at det eneste, menneskene i dag spekulerer på at få, er en bil, ikke alene fordi det er behageligt, men også fordi det ligesom stabiliserer anseelsen. Vi tror, der vil blive tale om en stærk stigning, og derfor er det nyttigt at holde sig for øje, at problemerne på Store-Bælt ikke er klaret med denne sags afgørelse.

En anden ting, som jeg ikke synes man har taget tilstrækkeligt hensyn til ved vurderingen af den ny rute, er, at sårbarheden over Østersøen vil blive betydelig mindre. Det er klart, at med den sejlafstand, der er nu, betyder et uheld eller to på overfarten over Østersøen noget. Vi kender det fra de uheld, der har været med de tyske færger. Vi må håbe for Tyskland og for overfarten som sådan, at det er begyndervanskeligheder, man har været ude for. Et uheld betyder, at de internationale tog må føres over Padborg og Store-Bælt, og det er ret generende, da trafikintensiteten i Jylland både på den nord-sydgående linje og på den vest-østgående linje er ret stor, og da køretiden på grund af de stærke maskiner, man har nu, er strammet. Der skal ikke mange forstyrrelser til, før køreplanstiderne slås i stykker, og det er af stor betydning at kunne forhindre det. Et af jernbanernes bedste konkurrencemomenter i dag er nemlig muligheden for at køre nøjagtigt. Et halvt eller to minutters forsinkelse generer folk. Man kan sige, det er latterligt; men det er jo sådan, at fart og tid er blevet meget ømtålige områder for menneskene. Man kan smile ad det, men sådan er det. Der vil altså efter vor mening være betydelig fordel ved, at vi, når der har været skader på Østersøruterne, kan begrænse disse skaders viderevirkning på hovedruterne over Store-Bælt.

[Horn.]

Vi ville vel nok i dag, hvis vi skulle have taget stilling til dette projekt for første gang, have kigget lidt på de linjeføringer, der er tale om, ikke mindst under hensyn til muligheden af, at vi skal køre 150-160 km på jernbanevejene i fremtiden. Men vi har faktisk intet valg, valget er blevet truffet i 1940-41. Jeg nævner kun dette, for at efterslægtens dom over os må blive så mild som muligt. Vi må også bede om overbærenhed, når efterslægten skal bedømme os med hensyn til mulighederne på Storstrømsbroen og en række andre broer, som er lavet i 1930'erne; den vil måske studse noget over, at vi ikke har været mere forudseende med hensyn til størrelsen af vejbanerne på disse broer, set i forhold til automobilerne. Jeg siger kun dette, for at vi kan få en skånsom dom om 50 år eller mere.

Vi mener som sagt, at det er både hensigtsmæssigt og fornuftigt, at dette anlæg kommer i stand, og vi vil ikke undlade at takke både den højtærede minister og de embedsmænd og mange andre, som har været engageret i tilrettelæggelsen af planerne. Der er jo gået mange, mange vanskelige forhandlinger forud, inden man er nået så vidt, og under dem har embedsmændene ydet en meget stor indsats. Det vil vi gerne ved denne lejlighed udtale vor påskønnelse af.

Må jeg slutte med et par bemærkninger, som måske ligger lidt ved siden af selve sagen. Gedserudvalget siger til os, at de kommer i vanskeligheder dernede — det har jeg allerede berørt; men jeg vil gerne tilføje, at hverken denne kommune eller andre kommuner nogen sinde vil møde et uforstående folketing eller et uforstående ministerium, hvis det skulle vise sig, at de kom ud for helt urimelige forhold. Nu skal de jo huske på i Gedser, at der er enkelte byer, som i årenes løb har været ude for større chok end det, man her kommer ud for i Gedser. Dernede har de dog stadig deres linje og, som jeg sagde før, håbet om, at den kan blive stærkere benyttet, end tilfældet er i øjeblikket.

Endelig vil jeg nævne et argument, som er fremført bl. a. af Gedserudvalget, men også fra anden side, nemlig sagens turistmæssige betydning. Jeg har i et blad set den udtalelse, at denne nye linje kun

betyder, at nu kan svenskere og københavnere fare igennem landet, og hvad skal vi andre blande os i det for? Desuden har der været nævnt den turistmæssige side af sagen, og man har sagt, at så tjener vi ikke noget ved turisterne. At gøre det hele til et svensker-københavneproblem synes jeg er helt ved siden af; det er virkelig beklageligt, hvis der er nogen danske, der føler, at deres land er så lille, at det skulle holde sig helt uden for det europæiske eller skandinaviske fællesskab; men det er muligt, at der findes sådanne landsmænd. Vi hører ikke til dem; vi mener, at vi må være med i dette fællesskab og også påtage os vore forpligtelser i den forbindelse.

Med hensyn til den turistmæssige side af sagen er det måske nok sådan, at den øgede fart vil gøre det noget vanskeligere at udnytte turisterne — ordet „udnytte“ brugt i god betydning — men forholdet er vel det, at man på turistområdet må foretage en omlægning, hvis det da ikke allerede er sket. Turismen skal jo ikke sælges den dag, automobilisterne kører over grænsen, den skal være solgt forinden; både tiden og mange andre forhold gør, at folk har bestemt sig forinden. Turistfolkene i mange andre lande er jo dygtige til at sælge turismen flere år i forvejen, og også vore turistfolk må indstille sig på at have solgt turismen, længe før turisterne kommer til vor grænse. Det er ikke nok, at der, når de kommer til en by, står en plakat, hvor der står: kom indenfor og se, hvad vi har! Der må mere til. Når de kører fra Stockholm eller Zürich, må de allerede have valgt deres stilling, sådan som forholdene er i vore dage.

Endelig har jeg også set, at man har gjort opmærksom på, at det jo er et kedeligt tab i indtægt, vi får ved den korte overfartstid, for så ryger folk ikke tilstrækkeligt, og de drikker ikke tilstrækkeligt, for det får de ikke tid til. Jeg synes, denne betragtning er noget ved siden af. Det kan ikke være rimeligt, at staten tjener penge ved, at folk skal have et stort overforbrug af tobak og spiritus. Jeg må glæde mig over, at vore svenske kolleger nylig har givet udtryk for, om ikke tiden er inde nu, til at vi kan få dette uheldige system afskaffet på Øresund. Vi er sikkert adskillige i dette ting, som gerne giver håndslag til

[Horn.]

vore svenske kolleger, hvis vi kan få dette uvæsen med den billige spiritus på turen over Øresund afskaffet.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling.

Henry Christensen: Må jeg allerførst fremhæve, når vi nu begynder behandlingen af det foreliggende lovforslag, at jeg går ud fra, at vi her i folketinget, landets lovgivende og bevilgende myndighed, kan komme til at behandle forslaget på en sådan måde, at det ikke bare bliver en ren formalitet. Ganske vist har den højtærede minister forhandlet med de tyske myndigheder, men det må være en klar selvfølge, at disse forhandlinger alene har været af en sådan karakter, at folketinget nu nøgternt og roligt kan overveje det fremsatte forslag, tidspunktet for dets gennemførelse og de økonomiske konsekvenser, der er forbundet med kravet om nye trafikale statsinvesteringer til op imod 100 mill. kr. Det er ikke nok, at der er argumenter, som begrunder ønskeligheden af at få gennemført forslaget.

Det er store investeringer, staten tegner sig for i disse år; må jeg blot nævne et par af de større. Vi er i øjeblikket i gang med atomforsøgsstationen, vi er i gang med det omfattende og kostbare lufthavnsbyggeri, og vi kender til andre store planer, der er under opsejling: udbygningen af hele den tekniske uddannelse og undervisning og kravet om de læreanstalter, der nødvendiggøres heraf, er et af de vigtigste behov i øjeblikket, den fortsatte udbygning af vort skolevæsen i det hele taget; fremdeles planen om store investeringer i Vest- og Nordjylland af offentlig art o. s. v., hvortil så kommer de egentlig trafikale investeringer — alt sammen på et tidspunkt, da dansk erhvervsliv samtidig står over for behovet for stærkt forøgede investeringer, hvis produktions- og beskæftigelsesmulighederne skal kunne udnyttes bedst muligt. Og ikke mindst vokser disse problemer på et tidspunkt, da tilslutningen til de europæiske markedsplaner nærmer sig og det uanset, om det bliver den ene eller den anden form for europæisk markeds-

dannelse, der vil blive den foretrukne her i Danmark.

Derfor må det være rimeligt at rejse spørgsmålet om, hvor længe vi forholdsvist ubekymret kan fortsætte med statsinvesteringerne, som vi ofte har gjort det. Må jeg minde det høje ting om, at det jo ikke er så forfærdelig længe siden, vi oplevede en periode, hvori man øgede de offentlige udgifter, uden at der var dækning derfor i de indtægter, der flød til de offentlige kasser. Og hvordan klarede man sig så? Jo, man klarede sig simpelt hen ved at overtrække for hundreder af millioner kroner i nationalbanken, og så kom problemet bagefter: nu var det ikke dækningen af de offentlige udgifter, nu var det spørgsmålet om at sanere landets økonomi, om valutastillingen o. s. v., uagtet det alt sammen flød af, at man bevillingsmæssigt og udgiftsmæssigt havde været letsindigere, end statens økonomi berettigede til i den givne situation. Det ville være helt uforvarsvarligt, om man nu kom i en tilsvarende situation. Derfor vil jeg gerne understrege, at det efter venstres opfattelse ikke kan være tilstrækkelig begrundelse for de enkelte investeringsopgaver, at de i sig selv er nyttige. Det er der i hundredvis af investeringsopgaver ud over landet, også ude i det private erhvervsliv, der er, uden at der er økonomisk mulighed for at imødekomme disse krav.

Vi må derfor nødvendigvis se tingene i en større sammenhæng, og det er bl. a. også baggrunden for det krav, venstre og det konservative folkeparti har stillet i forbindelse med behandlingen i finansudvalget af anlægsudgifter, hvorunder venstre og de konservative jo har forlangt, at man ophørte med den hidtidige praksis: på tillægsbevillingsloven at bevilge anlægsudgifter løbende, og uden at man kunne få en sammenhæng i tingene. Vi forlangte, at man ved at samle statens nye anlægsudgifter én gang om året i forbindelse med finanslovens behandling fik en samlet afvejning af disse ting, således at man kunne sikre det mest nødvendige gennemført først. Navnlig når det gælder de meget store investeringsopgaver — og jeg har nævnt bare enkelte eksempler derpå — mener vi fra venstres side fortsat at måtte

[Henry Christensen.]

fastholde, at vi nu må forsøge en samlet overvejelse af statens investeringsbehov, ja, vel det offentlige investeringsbehov i det hele taget, i de nærmeste år. Der flyder jo desværre ikke i øjeblikket en sådan velstand i Danmark, at vi kan se bort fra nødvendigheden af at sikre, at ikke bare de nødvendige, men de mest nødvendige investeringsopgaver får førsteprioriteten.

Ud over således at efterlyse en samlet bedømmelse af de større investeringsopgaver må vi vel ganske særlig i forbindelse med dette lovforslags behandling efterlyse en samlet plan eller overvejelse med hensyn til de nærmeste års specielle trafikale investeringsopgaver. Nylig har det høje ting jo vedtaget en ny Århus-Kalundborgfærge. I næste uge skal vi behandle lovforslaget om et trafikråd for Storkøbenhavn med de økonomiske konsekvenser, der også for landets skatteborgere kan flyde heraf. Vi har vore broproblemer liggende. Jeg mener ganske vist, at landets økonomi indebærer, at et problem som Store-Bæltbroen kommer til at blive skudt meget langt ud, men ikke mindst dette problem samt spørgsmålet om kapacitetsmuligheder ved ruten Halskov-Knudshoved hører vel med ind i billedet af de faktorer, der også skal bestemme det foreliggende lovforslags endelige skæbne, og det samme gør vel problemet med hensyn til Europavejen ned gennem Jylland. Også det spørgsmål må vi tage med ind i overvejelserne sammen med alt det andet for at afgøre, hvor det trafikalt er nødvendigt i første række at sætte de for små investeringsmidler ind. Vi efterlyser derfor en samlet trafikplan. Den kunne måske passende også indeholde overvejelser af det problem, vi så ofte har talt om, nemlig afvikling af nogle af vore mest tabgivende jernbanesidelinjer i forsøget på en økonomisk underbygning.

Isoleret set taler naturligvis meget til fordel for det foreliggende lovforslag, men først i en større sammenhæng kan en rigtig vurdering af tidspunkt og berettigelse finde sted. Ser vi på selve planen om at realisere fugleflugtslinjen, er der en del punkter, der trænger til opklaring.

For det første er der spørgsmålet om, hvor påtrængende behovet i virkeligheden er. Stigningstakten i trafikken på Gedser-

Grossenbroderuten har i hvert fald ikke været imponerende i det sidste par år. Fra 1956 til 1957 steg antallet af overførte motorkøretøjer med mindre end 2 pct., fra 106 000 til 108 000, og antallet af rejssende i sommermånederne steg overhovedet ikke i de måneder, som Gedserudvalget har givet oplysninger om i sin pjece. Specielt ved vi, at lastbiltrafikken, som det dog i særlig grad er ønskeligt at drage denne vej nedover, på grund af de høje takster har valgt Store-Bæltstrafikken, og disse høje takster forudsættes netop bevaret i de kommende 20 år, uanset at fugleflugtslinjen giver mulighed for reduceret sejltid.

Hvis man omvendt tænker sig, at der virkelig skulle komme en stærkt forøget trafik denne vej, er der i hvert fald et andet problem, der bliver aktuelt, nemlig spørgsmålet om hovedvej nr. 2 ned gennem Sjælland. Skal vi nu stille mod en sådan trafikforøgelse, at en egentlig motorvej bliver nødvendig, får vi unægtelig et investeringsbehov yderligere af et betragteligt omfang. Selv med de nødvendige udvidelser, denne vej under alle omstændigheder trænger til, går det jo langsomt. Man har over for mig oplyst, at i de sidste seks år har man syd for Køge fået lavet 4½ km færdig. Hvis det tempo skal fortsætte, vil jeg advare imod at forcere trafikken ad den vej. Så vil behovet for 50 km begrænsning vokse mange steder ud over de ikke få steder, hvor man allerede har måttet skride til denne foranstaltning.

Dernæst er der spørgsmålet om forholdet til den nuværende rute Gedser-Grossenbrode. Den højtærede trafikminister argumenterer jo med, at en bibeholdelse af denne rute ligeledes vil medføre betydelige ny anlæg, hvis totaludgift stærkt nærmer sig den i lovforslaget anførte. Jeg erkender, at dette argument tæller stærkt. Gedserudvalget hævder imidlertid, at en langt billigere løsning over Gedser er mulig ved at ombygge 2. færgeleje. Jeg kan ikke på forhånd vide, om dette er grebet ud af luften, men det må vi naturligvis have en omhyggelig undersøgelse af, inden et forsvarligt standpunkt kan tages.

I bemærkningerne til lovforslaget og i ministerens fremsættelsestale henvises der til forhandlingerne og aftalerne med den tyske forbundstrafikminister. Det er dog kun

[Henry Christensen.]

enkelte dele af forhandlingsresultatet, vi kender. Det havde været ønskeligt, om tinget ved førstebehandlingen af disse problemer havde haft mere end et sporadisk kendskab dertil.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at man fra tysk side regner med en forrentning på 8 pct. af anlægsudgifterne. Gør man også det fra dansk side, eller hvilken forrentningsprocent regner man med her? Dette spørgsmål får endda forøget betydning, hvis forrentningsudgiften indgår i de beløb, som sæргеbyrerne — der i øvrigt efter min opfattelse synes at være en forstandig udvej — skal dække, men hvoraf Tyskland — som også den ærede foregående taler nævnedet det — skal have de to tredjedele og vi kun en tredjedel. Hvad er i øvrigt grunden til, at anlægsudgifterne er dobbelt så store i Tyskland som i Danmark?

Er det alle anlægsudgifterne, det er berettiget at lade finansiere gennem disse sæргеbyrer? Jeg kan forstå det, for så vidt angår havneanlæggene, der er nødvendige til rutens gennemførelse; men hvor det drejer sig om anlæg, der tjener videregående formål, enten forøgede sejlmuligheder uden for denne rute eller imødekommen af lokale trafikbehov, må problemstillingen blive en anden; dér kan det dog vist ikke være rimeligt at sæргеbyrerne skal kunne gå ind på grundlag af skævelingen og finansiere sådanne dele af disse trafik anlæg.

Endelig er der så selve finansieringen. Jeg har bemærket mig, at de tyske forbundsbaner må gå til det private lånemarked. Her klarer vi jo finansieringen meget nemmere, nemlig — som det hedder i bemærkningerne — over statens almindelige midler. Det er dem, der må holde for. Herved er vi så tilbage til det, jeg trak op som synspunkter, jeg mente måtte gå ind som baggrund for vore overvejelser. Man har ikke kunnet opnå internationale lån til finansiering af anlægsudgifterne på begge sider — står der i bemærkningerne til lovforslaget — og man har heller ikke kunnet opnå isoleret dansk lånoptagelse på specielt gunstige lånevilkår. Hvorfor er specielt gunstige lånevilkår gjort til en absolut betingelse i denne situation, selv om det er klart, at det ville være ønskeligt med specielt gun-

stige vilkår? Ikke mindst i en situation, hvor vi gennemfører disse særtakster, synes det mig rimeligt at overveje andre finansieringsmuligheder. Det fremhæves stærkt fra alle sider, at fugleflugtslinjen også vil have stor betydning for store dele af Norge og Sverige. Er enhver mulighed for optagelse af lån i Sverige eller Norge til finansiering af disse anlægsudgifter undersøgt til bunds? Vi skal jo under alle omstændigheder lægge vejene til til den store gennemgangstrafik, der altså netop tilsigtes afviklet så hurtigt, at disse trafikanter forlader os, før vi får nogen økonomisk glæde af dem. Jeg henstiller derfor, at man endnu en gang undersøger muligheden af at gå denne finansieringsvej, hvis begrundelserne er som anført i lovforslagets bemærkninger. Jeg mener, at det er så meget mere begrundet, som særtakstordningen i sig selv kan afvikle lånebyrden; den lægger altså ingen forpligtelse over på det fremtidige samfund.

Jeg kan da konkludere venstres opfattelse derhen, at vel er der betydelige argumenter for den foreslåede 100 mill. kr.s investering, men dels kræver selve forslaget en række yderligere undersøgelser og oplysninger på punkter, hvoraf jeg har nævnt nogle, dels og især må det vurderes i den større sammenhæng, som jeg har ment det absolut påkrævet at efterlyse. På nuværende tidspunkt vil venstre derfor finde det uforvarsligt at tilkendegive noget endeligt standpunkt, hverken for eller imod, men vi kan tilsige vor medvirken til en grundig overvejelse og behandling af sagen i et kommende udvalg.

Poul Thomsen: Det må erkendes, at den højtærede trafikminister kunne have fortsat med arbejdet på fugleflugtslinjen uden at henvende sig til folketinget, idet der er baggrund for fremtidige bevillinger i lovene af 1941 og 1954 om anlægsarbejder ved DSB og forskellige vejarbejder. Når den højtærede minister nu er kommet til tinget, skyldes det utvivlsomt, at ministeren har villet sikre sig en tidsfrist. I lovforslagets § 1 står der, at arbejderne skal være tilendebragt i 1962-63, og idet ministeren står med loven i hånd, vil han altså gennem de bevilgende myndigheder kunne få de fornødne penge til at gennemføre sagen. Endvidere står der i § 2, at ministeren skal

[Poul Thomsen.]

bemyndiges til at slutte aftale med Vesttyskland om disse forhold. Derfor skulle hele sagen sådan set være klar, men jeg vil altså gerne understrege, at ministeren, omend ikke i øjeblikket så dog på lang sigt, kunne have gennemført denne sag.

Det er jo, som også ordføreren for venstre, det ærede medlem hr. Henry Christensen, har fremhævet, kedeligt i en finansielt vanskelig tid, hvor erhvervslivet er trængt op i en krog, og hvor ganske særlig landbrugerhvervet står og ikke ved, hvor det er henne i økonomisk henseende, at komme med udgiftsposter, som tilsammen efter lovforslagets bemærkninger vil løbe op til rundt regnet 100 mill. kr., efter at der allerede til arbejdet er anvendt for statens vedkommende 7,7 mill. kr. og for motorvejenes vedkommende ca. 20 mill. kr., men det må erkendes, at sådan som fugleflugtslinjens historie har tegnet sig, og således som pengene har været anvendt hidtil, er det ret naturligt, at trafikministeren kommer til folketinget og siger, at nu må sagen bringes i orden, og det er også ganske klart, at motororganisationerne har været interesseret i at få denne sag bragt til en lykkelig løsning.

For vort vedkommende lover vi den højtærede trafikminister en meget velvillig og forhåbentlig også en meget grundig behandling af sagen i et udvalg, men der er forskellige ting, vi mener absolut må klares. Vi ved ganske vist, at en hel del af disse penge skulle anvendes alligevel. Jeg tænker på jernbanebroen over Guldborgsund ved Nykøbing F. Den nuværende bro er kassabel, den er snart livsfarlig at anvende, og derfor skulle der under alle omstændigheder bygges en ny bro. Jeg ser af bemærkningerne, at man regner med, at broen vil komme til at koste godt 5 mill. kr., men der rejser sig for mig det spørgsmål, hvorfor man kombinerer denne jernbanebro med en vejbro. Vejbroen står der intet om i bemærkningerne til det foreliggende lovforslag. Der var på et vist tidspunkt enighed inden for brokommissionen om, at man skulle lægge vejbroen på et nordligere punkt af kysten, således at man kunne beholde omtrent den nuværende indføring over Lolland og ikke ville komme til at forringe sundbysidens grundværdier,

som tilfældet vil blive nu, hvor man lægger linjeføringen længere mod syd. Det har også i den forbindelse undret lokale kredse meget, at det skulle være nødvendigt her, i modsætning til hvad man gør andre steder, hvor man fører vejene uden om byerne, at lave en indre ringvej, som betyder, at 46 beboelsejendomme skal eksproprieres og nedrives for at skaffe mulighed for at gennemføre vejen. Vi synes, at det er en dyr foranstaltning. Vi synes også, det er en urimelig dyr linjeføring, som er kommet ud af det, og man spørger uvilkårligt sig selv, om man har valgt denne linjeføring, fordi man derved vil kunne komme ned på en udgift af 5 mill. kr. til jernbanebroen — om man med andre ord camouflerer et beløb på dette sted, eller om det virkeligt er nødvendigt at lave det på den måde.

Der er også forskellige spørgsmål, vi må tage op med hensyn til ekspropriationerne. Der er bl. a. erhvervsvirksomheder at tage hensyn til, og ekspropriationen vil ikke alene komme til at dreje sig om jordværdierne, men også om den goodwill, der naturligt må være i en erhvervsvirksomhed, som er drevet op i et højt plan.

I det hele taget vil jeg gerne understøtte det krav, som venstres ærede ordfører stillede om en samlet plan over anlægsarbejder her i landet. Fugleflugtslinjen er ikke et enkeltstående arbejde, men man ser i bemærkningerne og har også i den avispolemik, der er ført, og ved udtalelser fra anden side stadig hørt, at den er led i de samlede trafikale foranstaltninger i landet.

Det, der først falder i øjnene — for mig i hvert fald — er spørgsmålet om, hvorvidt den nye fugleflugtslinje vil komme til at betyde, at der rejser sig et stærkt krav om en Øresundsbro, om det bliver nødvendigt at få planerne om en Øresundsbro gennemført af hensyn til vore svenske og norske venner.

Der rejser sig også spørgsmål i forbindelse med motorvejen vest om København, som er et led i fugleflugtslinjen. Der er mange i Københavns omegn, der synes, at denne vejs føring er urimelig, og at man lige så godt kunne droppe den med det samme, bl. a. fordi ringvej B 3 nu er kommet så vidt og har en sådan kapacitet, at den vil kunne aftage den trafik, der kunne blive

[Poul Thomsen.]

tale om, hvis man lavede en passende forbindelse f. eks. fra Buddingevej over Gammelmosevej til Hørsholmvejen.

Endvidere er der spørgsmålet om Storrømsbroen. Det er jo en lang bro, men også en smal bro. Vil den kunne tage denne trafik? Og vil broen over Guldborgsund kunne tage trafikken? I denne forbindelse forstår jeg for resten ikke rigtig, hvorfor der udtrykkelig er gjort opmærksom på, at der på vejen over Lolland kun skal være én kørebane i hver retning. Hvis man regner med, at der virkelig bliver den store automobiltrafik, vil det dog vel være rimeligt, at man med det samme sørger for, at der i hvert fald bliver mulighed for en udvidelse af vejbanen her. Det gælder også for hovedvej 2, at den er alt for smal. Indtil Køge er den god nok, men der er ingen tvivl om, at der gennem hele Præstø amt må finde en udbygning sted, hvis fugleflugtslinjen skal blive det, man regner med.

Jeg vil gerne, som flere ærede ordførere har gjort, nævne, at spørgsmålet om Store-Bæltbroen kommer ind i billedet. Vil det betyde, at man skyder planerne om en Store-Bæltbro langt ud i fremtiden? Mener man, at man måske helt kan opgive tanken om den? Jeg vil også understrege, at vi fra Norge og Sverige har en stor trafik gennem Jylland, at hovedvej 10 er stærkt befærdet, og at udbygningen af hovedtrafikåren igennem Jylland nødvendigvis skulle droppes af hensyn til fugleflugtslinjen. Man trænger til denne vej, og rent turistmæssigt kan det have sin betydning, at man kan få rundfarten.

Jeg ved ikke, om man i de økonomiske beregninger, der er foretaget i trafikministeriet, har taget hensyn til det, som ordføreren for socialdemokratiet, det ærede medlem hr. Horn, var inde på, nemlig salget på færgerne. Det gælder det kolde bord, som vil forsvinde, idet overfartstiden bliver så kort, at man ikke kan få tid til at spise det, og det gælder det varesalg, som finder sted på anden vis. Jeg har ladet mig fortælle, og også Gedserudvalget har peget på det forhold, at man har kunnet forrente og afskrive færgerne fra Gedser til Grossenbrode over en meget kort årrække gennem den afgift, som er betalt af restaurations-salget. Har man i de beregninger, som man

har foretaget i trafikministeriet, været opmærksom på denne side af sagen, på at der i hvert fald vil finde en indtægtsnedgang sted, og at forrentningen altså vil blive ringere, end den har været tidligere?

Jeg synes, der er grund til også fra denne talerstol at rette en tak til Gedserudvalget, fordi det har påtaget sig den utaknemlige opgave at foretage en undersøgelse af, hvad de forskellige forhold vil komme til at betyde. Vi ved vel, at Gedserudvalget må være forhåndsindtaget, men der er alligevel netop gennem Gedserudvalgets undersøgelser kommet så mange nye problemer frem og taget så mange nye tanker op til drøftelse, at det vil være rimeligt, om man på ny kaster et blik på det materiale, der er kommet frem i de to pjecer, som udvalget har fremsendt. Jeg vil gerne anmode om, at vi i det kommende udvalg får lejlighed til i enkeltheder at gennemgå de problemer, som Gedserudvalget har stillet op.

Der er en ting, der peges på i denne forbindelse, nemlig at lastbilvognmændene ikke benytter ruten Gedser-Grossenbrode, men i stedet for tager den længere tur gennem Jylland. Der ville vel være grund til at foretage en undersøgelse af, om det er rigtigt, hvad Gedserudvalget mener: at det er takstpolitikken, der er noget i vejen med. I den forbindelse vil jeg gerne understrege, at jeg finder den finansiering rimelig, som man har tænkt sig skal ske gennem en særtakst på den forkortede rute. I udlandet, i Amerika, Italien, Tyskland o. s. v., anvender man i høj grad det princip, når man anlægger nye autobaner, bygger broer o. s. v., at man lader bilisterne betale. Det har man sædvanligvis ikke brugt i Danmark, men ved denne nye overfart har man, som tilfældet er ved Halsskovruten, taget et skridt henimod den ordning at lade dem, der særlig benytter ruten, betale for det. Jeg finder det rigtigt, at man har valgt denne fremgangsmåde.

Jeg synes ikke, det fremgår af den højtærede trafikministers fremsættelsestale eller af bemærkningerne til lovforslaget, hvad man har tænkt sig med hensyn til rutens rentabilitet. Af det, der foreligger, kan man ikke se, på hvilket grundlag beregningerne af driften er foretaget. Kan man lade den hvile på de kilometertakster, der gælder i

[Poul Thomsen.]

øjeblikket, også med de ekstraudgifter, der kommer, og vil det være tilstrækkeligt til den finansiering, der skal finde sted? Det fremgår ikke ganske klart, og jeg anmoder om, at det må blive undersøgt nøjere. Det ville også være rimeligt, således som ordføreren for venstre, det ærede medlem hr. Henry Christensen, forlangte det, at vi får at vide, om fordelingen af sæргеbyrerne med to tredjedele til Tyskland og en tredjedel til Danmark er rimelig.

Det vil være rigtig at få undersøgt alle de finansielle spørgsmål til bunds, inden lovforslaget vedtages. Jeg peger på, at det vil være rimeligt i et kommende udvalg også at se på linjeføringen for vejene. Jeg tror, der vil være mulighed for på Lolland at spare et stykke vej ved at forkorte den underlig snørklede og buede linje noget. Det er rigtigt, at der er foretaget visse vejarbejder, men fra Majbølle fremover er der en strækning, hvor der ikke er foretaget vejarbejder; her kunne man foretage en forkortning af vejen og derved spare ca. 6 mill. kr. og samtidig spare en del af Lollands gode jord.

Vi vil gerne tilsige vort velvillige medarbejde i denne sag. Vi finder det rigtigt, at sagen kommer frem her i tinget. Vi finder, at det vil være den naturligste løsning på problemet, at fugleflugtslinjen gennemføres, men vi vil til bunds i de undersøgelser, der skal ske, og vi vil gerne fra den højtærede trafikminister have tilsagn om, at man over for Gedser, som står i en truet situation, understreger, at havnen dernede skal være intakt, at Gedser-Warnemünderuten skal opretholdes, og vi vil finde det rimeligt, at regeringen henvender sig til de østtyske myndigheder og forsøger, om man ikke kan få foretaget en udbygning af den overfart, der finder sted fra Gedser til Warnemünde, således at man f. eks. kan få en hel del transit af gods, men også af rejsende til Berlin og videre fremover til de sydøsteuropæiske lande. Vi har ganske vist ikke megen samfærdsel med dem i

øjeblikket, men muligvis ville netop det, at man lempede forholdene for Gedser-Warnemünderuten være ligesom en håndsrækning med henblik på en forbedring af de forhold, som har hersket hernelde siden krigen.

Vi vil altså gerne medarbejde i denne sag, og vi håber, at man gennem de undersøgelser, der må finde sted, vil kunne nå til et resultat, som er det billigst mulige og det bedst mulige.

Helge Larsen: Med lovforslaget om oprettelse af færgefarten mellem Rødby Havn og Puttgarden på Femern og anlæg af tilsluttende jernbaner og motorvejsforbindelser og overenskomsten med de tyske forbundsbaner om så vidt muligt samtidig fuldendelse af arbejderne på dansk og tysk side er den gamle drøm om fugleflugtslinjen nu bragt ind i realiteternes verden.

Jeg takker den højtærede trafikminister for lovforslagets fremsættelse, for de indgående undersøgelser, der ligger bag det, og aftalen med de tyske forbundsbaner, som gør, at vi nu kan regne med, at de danske anlægsarbejder følges op af anlægsarbejder på tysk side, så den nye og hurtigere forbindelse til Vesteuropa bliver en realitet inden for en overskuelig fremtid. Denne sikkerhed for samtidighed med hensyn til anlægsarbejderne i de to lande anser jeg for meget væsentlig. På denne baggrund er der for mig ikke tvivl om, at vi bør fuldende de arbejder på fugleflugtslinjen, som indledtes i henhold til loven af 3. januar 1941.

Det skal erkendes, som det også er fremhævet i dag, at det er betydelige investeringer, det drejer sig om, vel ca. 70 mill. kr. til jernbane- og havneanlæg og ca. 25 mill. kr. til motorvejsarbejder, men som fremhævet i den højtærede ministers skriftlige fremsættelse må heroverfor stilles de væsentlige beløb, som vil udkræves til en udbygning af færgehavnen i Gedser, til bygning af en ny færge til overfarten Gedser-Grossenbrode, hvis den skal opretholdes, og til en

[Helge Larsen.]

ny rute over Guldborgsund, hvis ikke Rødby-Femernruten etableres. Disse udgifter i forbindelse med udgifterne til opretholdelse af ruten Gedser-Grossenbrode anslås til omkring 60 mill. kr., således at etableringen af den hurtigere fugleflugtslinje reelt kun vil andrage en skønnet merudgift på 10 mill. kr.

Hertil skal naturligvis lægges de 25 mill. kr. til færdiggørelse af motorvejen på Lolland, men man må også tage i betragtning, at en definitiv opgivelse af fugleflugtslinjen ville nødvendiggøre meget betydelige beløb til sløjfning af de allerede udførte arbejder. Lollandske landmænd vil ikke kunne acceptere, at disse mange hektar frugtbar jord fortsat skal ligge uudnyttet hen og blot være vokseplads og spredsted for ukrudt. Sammenholder man de udgifter, der må antages at være forbundet med opretholdelsen af ruten Gedser-Grossenbrode, med udgifterne til fugleflugtslinjens jernbane-, havne- og vejanlæg, bliver der tale om en merudgift på ca. 35 mill. kr.

For dette beløb får man udnyttet de investeringer, der allerede er foretaget i fugleflugtslinjen i 1940'erne, og som ellers ville være tabt. Man får desuden en hurtigere og bekvemmere forbindelse til Vesteuropa fra det østlige Danmark og store dele af Sverige, Norge og Finland. Man opnår endvidere en aflastning af trafikken over Store-Bælt, fordi trafikhyppigheden over Østersøen kan sættes væsentligt op uden nyt færgemateriel; og sammen med opnåelsen af disse fordele yder vi et bidrag til udbygningen af de store europæiske hovedfærdselsårer til gavn både for turismen og, ikke mindst, erhvervslivet. I den forbindelse skal man ikke glemme, at den udvikling af den moderne produktion, som er i fuld gang både herhjemme og andesteds, kræver og har som forudsætning de bedst mulige trafik- og samfærdselsmuligheder.

Jeg vil derfor skønne, at der produktionsmæssigt er et betydeligt perspektiv i virkeliggørelsen af fugleflugtslinjen. For Gedser vil etableringen af ruten Rødby Havn-Puttgarden naturligvis være overmåde ubehagelig, men som allerede nævnt er for mig at se fordelene ved den nye rute så betydelige, at den afgjort må foretrækkes.

Gedser vil også fortsat have forbindelsen til Warnemünde og dermed stadig være overfartsby. I det sidste års tid er trafikken på Warnemünde steget ikke uvæsentligt, og meget tyder på, at denne udvikling vil fortsætte, bl. a. fordi det nu er blevet lettere at opnå visum og foretage rejser til Berlin via Østtyskland, end det hidtil har været. Jeg håber, der ad denne rute må blive mulighed for yderligere lettelser i rejsesamkvemmet både med Berlin og de østeuropæiske lande, og jeg håber også, det må lykkes at udvide handelssamkvemmet med disse lande, så ruten Gedser-Warnemünde kan få noget af sin gamle betydning.

Foregående ordførere har gjort opmærksom på adskillige spørgsmål, som man gerne vil have nærmere belyst i udvalget. Jeg vil meget gerne deltage i en sådan udvalgsbehandling, og der er også punkter, som jeg kunne ønske nærmere belyst. Man har allerede gjort opmærksom på, at fordelingen af særtaksterne i forholdet 2:1 mellem de tyske forbundsbaner og de danske statsbaner synes noget urimelig. Jeg forstår, at den er fastsat i forhold til de anlægsudgifter, som henholdsvis de tyske forbundsbaner og de danske statsbaner får, men jeg vil i den forbindelse gerne fremhæve, at for mig at se har Danmark på et tidligere tidspunkt investeret visse beløb i denne rute ud over de beløb, som nu skal investeres.

Jeg vil gerne spørge den højtærede trafikminister, om aftalen skal forstås sådan, at hvad man på et senere tidspunkt skal investere i overfarten — i nyt færgemateriel f. eks. — skal fordeles efter dette princip, eller skal det fordeles efter et lighedsprincip med halvt til hver? Jeg ville finde, at det sidste ville være det rimeligste, hvad angår nye udgifter og nye anlægsudgifter ved ruten.

Som afslutning på disse bemærkninger vil jeg fremhæve et par specielle problemer, hvis løsning fugleflugtslinjens etablering muligvis kan medvirke til. Mekaniseringen i landbruget og rationaliseringen i sukkerproduktionen har gennem de seneste år medført, især på Lolland, men også delvis på Falster, at et betydeligt antal ufaglærte arbejdere har haft store vanskeligheder ved at finde beskæftigelse. Udviklingen har i

[Helge Larsen.]

øvrigt også medført en vis affolkning af Maribo amt. Vel er beskæftigelsessituationen ikke så katastrofal som i arbejdsløshedserne i visse egne af Jylland, men den gennemsnitlige ledighed er dog så stor, at det vil være absolut påkrævet, at der skabes nye beskæftigelsesmuligheder. Derfor vil de anlægsarbejder, som i de kommende år skal udføres i forbindelse med fugleflugtslinjen, være særdeles kærkomne og uden tvivl medføre, at ledigheden kan nedbringes betydeligt, men det vil naturligvis kun være en overgang, dette vil gøre sig gældende. Imidlertid forekommer det mig, at de nye vej- og jernbaneforbindelser, den lettere forbindelse både mod syd og mod nord, må kunne give impulser til oprettelse af nye virksomheder på Lolland-Falster. Den ledige arbejdskraft forefindes, gode vej- og trafikforhold vil være til stede, og den kommunale beskatning er ikke særlig tyn- gende. Der skulle således være muligheder for et lolland-falstersk fremstød for øget industrialisering af landsdelen. Jeg håber, at de kommunale myndigheder og det private erhvervsliv på Lolland-Falster vil kunne etablere et samarbejde om at drage nye erhvervsaktiviteter til landsdelen.

Jeg minder i denne forbindelse om, at den højtærede arbejds- og boligminister under finanslovdebatten i december i fjor netop appellerede til lokale virksomheder og til det private erhvervsliv om at medvirke til udbygning af erhvervslivet specielt i de egne, hvor arbejdsløsheden var uforholdsmæssig stor. Med tilvejebringelse af fugleflugtslinjen vil staten have ydet et væsentligt bidrag gennem de forbedrede trafikforhold. Det må da være en naturlig opgave for Lolland-Falster at følge dette op med et erhvervsinitiativ, der kan bidrage til at nedbringe arbejdsløsheden i amtet og standse affolkningen.

Jeg skal med disse bemærkninger på mit partis vegne anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling.

J. M. Pedersen: På mit partis vegne kan også jeg give tilsagn om en velvillig behandling af lovforslaget. Vi er indstillet på at gøre vor indsats for at få løst dette problem, som har været under udvikling siden 1941. Det er blevet mere og mere aktuelt, og det

er påkrævet at få opgaven løst nu. Vi må følge med tiden og udviklingen; det kan ikke nytte at stritte imod. Vi må have vore trafikforhold såvel som vort produktionsapparat i orden, så vi kan klare de opgaver, der vil komme til at ligge for.

Det er ret betydelige beløb, der skal investeres. Jeg er meget betænkelig ved den stadig stigende investering fra statens side, idet det går noget ud over den private investering, fordi de private gennem skatter og afgifter af forskellig art er med til at betale til statens investeringer. Nu har jeg nok bemærket, hvad også den foregående taler var inde på, at fugleflugtslinjen ikke vil koste mere end 35 mill. kr., idet man må tage hensyn til en besparelse på 55-60 mill. kr., men det må vi se nærmere på. Det er jo penge, som vi ikke har bevilget endnu, men vi er klar over, at vi vil komme til at stå over for udgifter til en færge og til udbygning af færgehavnen i Gedser, og vi må indstille os på at skulle investere ca. 85 mill. kr.

Ifølge aftalen med Tyskland skal særgebyrerne deles i forholdet 2:1 mellem Tyskland og Danmark, fordi Tyskland har større anlægsudgifter. Jeg vil gerne i denne forbindelse pege på, at Danmark allerede har investeret ret betydelige beløb, og jeg vil gerne spørge den højtærede trafikminister, om der ikke er mulighed for at få ændret dette forhold, så Danmark kan få en lidt større andel i det beløb, der indsejles. Det er muligt, at det ikke kan lade sig gøre, men jeg synes, man skal understrege, at Danmark har investeret et stort beløb i forvejen. Fordelingen 2:1 er fastsat under hensyn til de udgifter, der kommer i fremtiden.

Jeg finder det helt rigtigt, at de takster, som betales nu for den længere overfart over Gedser-Grossenbrode, bibeholdes også for den nye rute, idet det på den måde bliver dem, der benytter ruten, som gennem årene kommer til at betale udgiften til den.

Som det ærede medlem hr. Horn var inde på, var det ønskeligt, om man kunne have fået flere lande til at deltage i udgifterne til etablering af denne overfart, da der jo er flere lande end Tyskland og Danmark, der får gavn af den, men det har naturligvis ikke kunnet lade sig gøre. Men netop ved

[J. M. Pedersen.]

at udgifterne bliver dækket gennem de høje takster, kommer udlændinge, som benytter denne overfart, til at betale deres andel; jeg tror ikke, vi kan komme det nærmere, og jeg synes, det er en ganske udmærket løsning.

Der har været talt noget om den hurtige gennemkørsel af landet, og jeg har også læst pjecen fra Gedserudvalget. Jeg kender også disse ønsker om, at man skal bremse turisterne og beholde dem her i landet noget længere, så vi kan tjene på dem. Det er selvfølgelig et synspunkt, man kan gøre gældende, men man kan ikke stille krav derom. Udviklingen fører med sig, at vi må sørge for, at trafikforholdene er de bedst mulige, og det skulle være muligt for turistforeningen, for forretningslivet og i det hele taget for Danmark at gøre de udlændinge, som kommer herigennem, interesseret i at standse. Der er ikke tvivl om, at Danmark nok skal få fordel af den strøm af turister og forretningsfolk, der som følge af den hurtigere overfart vil komme her til Danmark. Hvis vi ikke har noget at friste med, er det vor egen skyld, så det spørgsmål løser sig af sig selv.

Jeg har sagt, at jeg er betænkelig ved de store investeringer, men jeg har givet tilsagn om at gå ind for dem, da de betyder et fremskridt. Jeg mener i det hele taget, at hvor det drejer sig om investeringer, som fremmer produktion og samfærdsel, skal vi ikke sætte ind med besparelser. Men selv om vi løser det foreliggende spørgsmål, ligesom vi for nogle år siden løste spørgsmålet om overfarten over Store-Bælt med Halsskov-Knudshovedruten, i hvilken sag jeg også var ordfører og anbefalede forslaget, går vi stadig væk uden om det virkelig alvorlige problem, nemlig Store-Bæltbroen, som vil kunne løse vort trafikproblem i en meget lang fremtid.

Det kan lyde lidt underligt, at jeg drager spørgsmålet om en Store-Bæltbro frem, når jeg lige har beklaget mig over de store investeringer. Men ved behandlingen af lovforslaget om Halsskov-Knudshovedruten rettede jeg en opfordring til myndighederne om hurtigst muligt at få udbudt bygningen af en Store-Bæltbro i licitation. Jeg vil gå ind for, at vi skal lade private bygge den og ikke lade staten investere penge i det

foretagende. Jeg sagde dengang, og jeg vil gerne gentage det her, at vi har dygtige brobygningsfirmaer, som har vist, at de kan løse lignende opgaver i andre lande; det skal også nok vise sig, at de kan løse den opgave at bygge en Store-Bæltbro. Og lad den så blive betalt gennem en afgift af dem, der kører over broen, i stedet for gennem skatterne fra mennesker, som ikke benytter broen og ikke har nogen glæde af den. Jeg vil igen opfordre til, at man går den vej ved bygningen af en Store-Bæltbro.

Vi ved, at det varer længe — omkring 15-20 år — efter at vi har vedtaget, at der skal bygges en Store-Bæltbro, inden den kan stå færdig, og det er klart, at med den udvikling, der er i trafikken, er det nødvendigt, at vi til sin tid har en Store-Bæltbro. Der skal også tid til at udvide vort vejnet, så vejene kan tage den trafik, der kommer til den tid. Vi ser jo, at det går stærkt med forøgelsen af trafikken på vejene, og jeg vil derfor opfordre til, at man hurtigst muligt får taget fat på denne opgave; alt det andet er kun midlertidige løsninger. Det bliver år for år vanskeligere at klare problemet Store-Bælt, men gennemførelsen af det foreliggende lovforslag vil sikkert i nogen grad lette løsningen af dette problem, så at vi ved hjælp af Halsskov-Knudshovedruten, forudsat at der bevilges de fornødne færger, vil kunne klare trafikken i årene, indtil Store-Bæltbroen kan blive bygget; men længere end 15-20 år kan det ikke gå; så må vi have en Store-Bæltbro, og derfor vil jeg gerne opfordre til, at man tager fat på dette problem.

Jeg vil slutte mit indlæg med at forny mit tilsagn om, at vi vil give dette lovforslag en velvillig behandling og medvirke til dets hurtige gennemførelse.

Alfred Jensen: Da lovforslaget om fugleflugtslinjen i 1940-41 var til behandling her i tinget, gjorde den kommunistiske gruppes ordfører opmærksom på, at der jo var andre trafikproblemer end samfærdslen mellem Danmark og Tyskland, og at man også måtte have rede på, hvad der skulle gøres for at klare de problemer, vi havde inden for landets grænser.

Det forekommer mig, at som det lå den-

[Alfred Jensen.]

gang, ligger det også nu: vel kan vi have interesse i at få bedre forbindelser med udlandet, men vi må også se på, hvordan trafikproblemerne er løst mellem landsdelene, mellem de forskellige byer og i byerne. Og det forekommer os, at der her er adskillige problemer, som er så alvorlige, at en løsning er nødvendig. Jeg er ikke i dag i stand til at afgøre, hvorledes man skal afveje de forskellige interesser mod hinanden, men jeg synes ikke, man kan behandle et lovforslag som det foreliggende uden at tage de af mig nævnte forhold i betragtning, uden at være opmærksom på, at også disse spørgsmål bør undersøges i det udvalg, der kommer til at arbejde med lovforslaget.

Det forekommer mig også, at man må gøre sig klart, at den investering, der her er tale om, kan komme til at få indflydelse på investeringer på andre områder, og jeg er enig i de betragtninger, der er gjort gældende: at denne investering ikke må betyde, at der kommer til at mangle penge til undervisning, til uddannelse af ungdommen, til videnskabelig forskning, og heller ikke må få til følge, at der slækkes på bestræbelserne for at investere med henblik på varig og øget beskæftigelse her i landet. Endelig har vi også den opfattelse, at boligbyggeriet fortsat har så stor en interesse, at ej heller det må skydes til side. Nu ved jeg meget vel, at der ikke i bemærkningerne er gjort opmærksom på, at man skal spænde livremmen ind, men jeg forudser, at vi kan komme i den situation, at netop investeringen i dette foretagende vil blive benyttet som begrundelse for, at der ikke er penge til andre for os særdeles nødvendige foranstaltninger.

Jeg har gerne villet gøre disse bemærkninger, fordi jeg synes, disse spørgsmål må tages i betragtning. Jeg har også villet gøre dem, fordi andre har fremført disse synspunkter, og jeg mener, at de, der skal arbejde med sagen i udvalget, bør vide, hvordan indstillingen er også hos andre til de problemer, vi her behandler.

Dernæst vil jeg sige et par ord om Gedserudvalgets henvendelse. Det forekommer mig ret og betimeligt, at man er fremkommet med de oplysninger, der findes i denne henvendelse. Det forekommer mig også, at

det, der er ført frem her, er af en sådan beskaffenhed, at man bør overveje, om det er nødvendigt, at vi skrider til at etablere den forbindelse, der nu er truffet aftale om, og som ministeren, hvis lovforslaget vedtages, får bemyndigelse til at føre ud i livet. Jeg synes, der er adskilligt i denne betænkning, som taler for, at just hastværk har det ikke. Hvis betingelserne ikke bliver bedre end dem, der er skitseret, kan der i hvert fald nok være anledning til at tage anstand og tænke en lille smule over sagerne.

Jeg mener også, at de betragtninger, Gedserudvalget har gjort gældende angående forbindelsen mellem Gedser og Warnemünde, er værd at hæfte opmærksomheden ved. Hvor megen fordel man end kan have af den nye rute, hvor megen tid der end kan indvindes på rejse til Vesttyskland, skal vi dog ikke se bort fra, at de, der skal til Berlin eller Vestberlin, de, der skal til det sydlige Tyskland, til Østrig og den mellemste del af Europa, vil have fordel af at benytte Gedser-Warnemünderuten. Det er et spørgsmål, om ikke der er udfoldet for lidt energi for at få denne forbindelse udvidet. Sverige har jo planlagt og er i gang med at udvide forbindelsen mellem Trelleborg og Sassnitz og skal have den mest moderne færge, der findes, beregnet på transit gennem den tyske demokratiske republik. Når det har været muligt for Sverige at nå frem til en sådan aftale, skulle det også være muligt for Danmark, og jeg ser da ikke rettere, end at man, selv om man skulle bestemme sig for at gennemføre fugleflugtslinjen, ikke må glemme Gedser. Gedser-Warnemündeoverfarten vil fortsat have overmåde stor betydning, og det beder jeg om at man vil være opmærksom på.

Jeg har lagt mærke til de betragtninger, som det ærede medlem hr. Poul Thomsen gjorde gældende, og dem kan jeg tilslutte mig, ikke alene det, at man bør sørge for at få bedre forbindelse i trafikmæssig henseende, men også i handelsmæssig. Det vil gavne vort land både på den ene og den anden måde.

Hvad nu selve lovforslaget angår, har også jeg interesse i at gøre opmærksom på den ulighed, der opstår ved fordelingsforholdet 2:1. Det er lidt urimeligt, at Dan-

[Alfred Jensen.]

mark skal stilles så forholdsvis dårligt, og man kan ikke undlade at tænke på alle de mange penge, som Tyskland skylder Danmark. Hvis man havde realiseret planerne under besættelsen, var vi jo nok kommet til at betale en større part, men ikke desto mindre forekommer det mig urimeligt, at vi nu, da besættelsen er forbi, og hvor vi har milliarder til gode i Tyskland, så ikke kan få en bedre aftale end den, der foreligger her. Jeg forstår, at også andre vil gå ind for, at forholdet må være ligeligt, både hvad færger og udgifternes fordeling angår. Det vil i og for sig også sige indtægternes fordeling, for det er faktisk det, det drejer sig om.

Jeg ved ikke, om der er nogen mulighed for at få dette forhold ændret, men jeg må jo gå ud fra — på det punkt har jeg samme indstilling som det ærede medlem hr. Henry Christensen — at selv om det foreliggende forslag går ud på en godkendelse af en aftale, kan det ikke være anderledes, end at folketinget må stå frit og have mulighed for at forkaste aftalen, for så vidt der måtte være flertal herfor. Det kan ikke være sådan, at vi er bundet og ikke er i stand til at foretage selv den mindste ændring.

Jeg vil ikke med disse bemærkninger sige, at vi er uvenligt indstillet over for dette lovforslag og de tanker, der ligger bag. Det er vi ikke. Jeg kan også godt sige, at vi tilsiger lovforslaget selvillig behandling, men vi ønsker alle de spørgsmål, jeg her har fremdraget, undersøgt og iagttaget; det håber jeg vi hører nærmere om, når lovforslaget kommer til anden behandling.

Brodthagen: Jeg vil gerne i anledning af de bemærkninger, det ærede medlem hr. Poul Thomsen fremsatte med hensyn til vejføring og brobygning i Nykøbing F., sige, at den vejføring og brobygning, der nu foregår, er sket efter enstemmig vedtagelse af byråd, amtsråd og de teknikere, som man fra ministeriets side havde sat ind i det pågældende udvalg. Med hensyn til den egentlige vejføring må jeg erkende, at det, man laver i Nykøbing F. for øjeblikket, efter min mening ikke er fornuftigt. Men selv om man lagde en anden vejføring, som passede også i mine øjne, ville man

alligevel komme til at rive et meget stort antal huse ned; så enten man river 40 huse ned det ene sted eller det andet sted, kan for så vidt være ligegyldigt.

Det mærkelige i denne sag er den hast, man fra statsbanernes side har haft med at komme i gang og med fra vejdirektoratet at give tilskud til vejføringen. Der er sket det mærkelige, at den kommissionsbetænkning, som angår brobygningen, først afleveres i dag eller først underskrives i dag; men man er i gang med arbejdet. Jeg ved ikke, om det er kutyme, at man forcerer et arbejde i gang, før den derom nedsatte kommission har afgivet sin betænkning. Men lad det nu ligge.

I anledning af det foreliggende lovforslag taler man lyrisk om fugleflugtslinjen. Hertil vil jeg dog gerne sige, at Danmarks adresse på fugleflugtslinjen ikke mere er Rødby-Femern, den er Kastrup og hele verden; derfor ofrer man for øjeblikket ca. 170 mill. kr. på at udbygge lufthavnen. Af hensyn til biltrafikken har man i de senere år ofret millionbeløb i Hirtshals, man skal til at ofre millionbeløb i Frederikshavn, og man har lige bevilget 30 mill. kr. til en efter min mening ikke særlig nødvendig Kalundborg-færge; man har afsat 13½ mill. kr. på finansloven til bygning af en ny Store-Bæltsfærge, og nu kommer man altså og skal have 100 mill. kr. til Rødby-Femernruten. Jeg tror ikke, at der gennem mange år ville ske nogen skade rent trafikmæssigt, hvis denne rute ikke kom, for det er klart, at Gedsø-overfarten med den kapacitet, den har, normalt kan klare trafikken. Det kan ikke nytte noget, man argumenterer med, at der er en topbelastning de to måneder, medens man resten af året har en meget lille overfart. Det er dog sådan, at hvis man bygger et hus, bygger man det ikke efter, at man til sit sølvbryllup skal have en masse mennesker i huset; man bygger til det daglige behov.

Der er en ting, som gør mig betænkelig; det er den fart, statsbanerne har på. Den dag, da denne overenskomst mellem Danmark og Tyskland blev underskrevet, udtalte den højtærede trafikminister i radioens aktuelle kvarter; at han tippede, at denne rute ville være færdig i 1961. Når man nu ved, at tyskerne fra i dag at regne skal have

[Brodthagen.]

de første halvandet år til at projektere deres del af ruten, så er man ganske klar over, at de i hvert fald ikke kan være færdige i 1961. Hvad sker der så? Ja, Rødby-Femern-ruten er i dag reduceret til en almindelig turistrute; den har ikke noget forretningsmæssigt skær over sig, for de forretningsmænd, der skal skynde sig, tager flyvemaskinen. Der sker dette: man vil rette et vejsving ud ved Gedser, og i stedet for får man, hvis tyskerne ikke er færdige — og det er de ikke — et andet vejsving, fra Rødby Havn til Grossenbrode, og det har man givet 100 mill. kr. for. Derfor vil jeg meget ønske, at det udvalg, der nu bliver nedsat, hæfter sig ved, at der i lovforslaget står, at statsbanerne skal have denne rute færdig i året 1962-63; det giver nemlig statsbanerne bemyndigelse til at være færdig på et endnu tidligere tidspunkt. Da tyskerne under ingen omstændigheder kan være færdige til den tid, sker der altså det, at man opnår en forkortet sejltid, måske 5 eller 10 minutter, og i stedet for fra Gedser til Grossenbrode sejler man fra Rødby Havn til Grossenbrode. Men de penge, man skulle have til forrentning, hvor bliver de af? Det forøgede antal biler, der er reklameret med, kommer ikke. Hvis man tager det antal biler, der har været overført sidste og forrige år fra 1. april til 31. marts, vil man se, at der er overført det første år 92 000 og det sidste år 94 000, og det vil sige, at stigningen ikke er særlig stor.

Men hvis man vil tage de ord, jeg her har sagt, som udtryk for, at jeg ikke vil være med til at gennemføre Rødby-Femern-ruten, så tager man fejl. Jeg har gerne villet give udtryk for, at man meget nødtigt skulle ud i den økonomiske tragedie, at man i stedet for at få en linje fra Rødby til Femern får en linje, der går fra Rødby til Grossenbrode og ikke som nu fra Gedser til Grossenbrode. Det ville være temmelig kortbart at bruge 100 mill. kr. på det. Jeg mener altså, at lovforslaget, når det kommer tilbage fra udvalget, må give klart udtryk for, at det er tyskerne, der bestemmer tempoet, således at man er færdig på samme dag både på dansk og tysk side. Hvis det sker, at vi bliver færdige først, så animerer vi bare tyskerne til at sætte et tempo, der ligner det meget langsomme.

Heick: Når jeg har ønsket at komme med et par bemærkninger her, skyldes det, at vi ovre i den sydlige del af Jylland med en vis bekymring har set på, at man med hensyn til den fremtidige udvikling af vor trafik sydpå ligesom lægger hovedvægten over på Rødby-Femernruten. Det er vort indtryk, at man for tiden i statsbanernes ledelse og dermed vel også i ministeriet for offentlige arbejder overser, at vi trods alt har det største trafikale samkvem med Tyskland og dermed vore sydlige nabolande over ruten gennem Sydjylland.

Jeg gør opmærksom på, at for år og dag siden har man været inde på nødvendigheden af at få udbygget dobbeltsporet over Lunderskov til grænsen. Man fik et lille stykke ned til Vamdrup; så gjorde man holdt, og jeg tror, at vi i dag har Danmarks mest overbelastede jernbanestrækning fra Vamdrup til grænsen, og jeg vil meget bede om, at man i det udvalg, som nu bliver nedsat, får oplysninger frem om udviklingen i trafikintensiteten netop på denne strækning. Jeg vil også bede om, at man anlægger et helhedssynspunkt på vore trafikale forbindelser med det sydlige udland. Det ærede medlem hr. Brodthagen nævnte udviklingen i Hirtshals og i Frederikshavn, og det er blot et par af de ting, der peger i retning af betydningen af, at vi får den bedst mulige jernbaneforbindelse over banelegemet til det sydlige udland.

Det kan vel være rigtigt, at den moderne trafik for en stor del vil gå ad luftvejen, men jeg tror alligevel, det vil vise sig, at hovedlinjerne i vort jernbanesystem vil blive opretholdt, og jeg er sikker på, at netop hovedlinjerne vil få øget trafikal betydning, og dermed vil efter min mening trafiklinjen over Padborg til Tyskland få en stigende betydning fremover. Det vil derfor være en ulykkelig udgang af denne sag, om alle de kræfter og økonomiske ressourcer, som kan afses af statsbanerne i de følgende år, vil blive lagt i det projekt, der her er tale om. Jeg tror, at man skal stille de to ting op ved siden af hinanden, og jeg tror næsten, at udgangen vil blive, hvis man ser objektivt på det, at dobbeltsporanlægget fra Lunderskov til Padborg udbygges før Rødby-Femernruten.

Jeg vil ikke her stille forslag derom; jeg vil blot bede den højtærede minister om at

[Heick.]

være opmærksom på dette problem og ikke alene bygge overvejelserne på undersøgelser, som ligger år tilbage, men også bygge overvejelserne på trafiktællingerne fra de allersidste år. Vi, der rejser på strækningen Lunderskov-Padborg, er klar over, at her tiltrænges en udvidelse, og det skal da blot være min henstilling først til den højtærede minister og derefter til udvalget, at man tager dette spørgsmål med ind i overvejelserne.

Hvad angår hele samkvemmet sydpå, vil jeg lige tilføje, at det står for mig sådan, at den trafikudvidelse, vi har over banelegemet fra Lunderskov til Padborg, er noget mere stabil, end trafikken vil blive på den kommende fugleflugtslinje. Hvis man tænker sig, at Tyskland igen bliver en helhed, kan det godt hænde, at trafikken Gedser-Warnemünde vil optage en hel del af den trafik, der, indtil det bliver tilfældet, går over Rødby-Femern.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne først takke de ærede ordførere, som har erklæret sig velvilligt indstillet over for dette lovforslag. Det er jo praktisk talt samtlige ordførere, men jeg forstod dog, at det ærede medlem hr. Henry Christensen ikke rigtig var indstillet på i dag at erklære sig helt til den ene eller den anden side; det har vel sine årsager, når man stiller sig sådan fra partiet venstres side. Men ellers var det som sagt i det store hele velvilje, der prægede udtalelserne om lovforslaget.

Derudover har man faktisk drøftet alle mulige problemer lige fra koldt bord til Store-Bæltsbro og alt muligt andet ind imellem, og jeg tror ikke, nogen af de ærede ordførere eller andre medlemmer af det høje ting venter, at jeg skal komme ind på alle de enkeltheder, som har været fremført under debatten om dette lovforslag. Det er jo helt naturligt — og jeg har selvfølgelig aldrig tænkt mig andet — at lovforslaget skal behandles i et udvalg, og dér kan man så komme tilbage til en række af de større eller mindre problemer, som har været rejst i forbindelse med det. Det er klart, at vi fra ministeriets side vil være rede til at give alle mulige oplysninger om

de forskellige ting, der har været fremdraget.

Der er dog visse hovedpunkter, som jeg gerne vil have lov til at sige et par ord om i dag. For det første spurgte det ærede medlem hr. Henry Christensen: det er vel ikke bare en formalitet, at vi behandler denne sag? Der ligger imidlertid i det, jeg allerede har sagt om en udvalgsbehandling, et svar herpå. Når sagen er kommet til behandling, er det et direkte ønske fra min side, for det er jo rigtigt, hvad det ærede medlem hr. Poul Thomsen var inde på, at det i sin tid blev vedtaget af den danske rigsdag at bygge denne jernbane og færgeforbindelsen fra Rødby Havn over Femer Bælt. Det var altså ikke nødvendigt at komme til folketinget med sagen, men jeg har ment, det var rimeligt og rigtigt at gøre det, fordi man netop herved kunne få lejlighed til at drøfte den med samtlige udvalgsberettigede partier i et udvalg og med samtlige partier her i salen. Alene deri ligger, at behandlingen ikke er nogen formalitet.

Det ærede medlem hr. Henry Christensen spurgte også, hvordan man nu skal se på gennemførelsen af den såkaldte fugleflugtslinje i forhold til de samlede investeringer her i landet. Det kan selvfølgelig ikke blive min opgave, det må først og fremmest være finansministerens opgave at svare på det; jeg ved heller ikke, om det ærede medlem tænker på investeringen på dette område i forhold til investeringer på samtlige andre områder, f. eks. også hvad angår boligbyggeri og meget andet, som vi står over for. Med hensyn til trafikopgaver forstår jeg, at det ærede medlem ønsker, at trafikministeriet i udvalget skal komme med en samlet plan over, hvordan vi mener trafikinvesteringerne skal foregå i de kommende år. Jeg ved ikke, om det ærede medlem er helt på det rene med, at der på min foranledning er nedsat et trafikøkonomisk udvalg, der har til opgave netop at komme med en sådan plan. Dette udvalgs arbejde er ikke tilendebragt, man er midt i det, og der vil formentlig en dag komme en sådan plan.

Jeg vil gerne i denne forbindelse pege på, at det er ikke nok, at der fra et sagkyndigt udvalg eller fra en minister kommer en sådan plan; det afgørende for, at en sådan plan skal holde, er jo, hvordan de bevil-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gende myndigheder, altså i sidste instans det høje ting, vil stille sig over for opgaverne. Derfor kan det være interessant at udarbejde en plan, men man har i og for sig ingen garanti for, at den kan blive fulgt. Der er så mange andre faktorer, der kan spille ind; jeg kan blot pege på, hvordan det er gået med Hanstholm havn og i og for sig også med denne sag, fugleflugtslinjen, hvor man for mange år siden har vedtaget, at sådan og sådan skulle det være, men det er jo gået helt anderledes. Derfor ved jeg ikke, hvor megen værdi man skal lægge i en sådan plan. Det er udmærket at have en sådan plan at gå efter, men alligevel kommer man i visse forhold her i livet til at tage tingene i den rækkefølge, hvor de nu engang melder sig, og tage hensyn til, om det er opportunt og rimeligt og muligt at gennemføre dette eller hint på det tidspunkt, da man kan få det gennemført.

Med fugleflugtslinjen står vi netop over for at ganske specielt trafikspørgsmål, specielt på den måde, at vi ikke i Danmark alene kan beslutte at gennemføre denne forbindelse. Hvis det drejede sig om Store-Bælt, kunne vi vel formentlig her i tinget beslutte at bygge en Store-Bæltbro. Der kunne måske komme visse internationale spørgsmål ind i billedet, men stort set kunne vi beslutte det. Enhver anden forbindelse inden for det danske riges grænser kunne det høje ting beslutte at etablere, men så snart det drejer sig om en trafikforbindelse som denne, der ikke alene skal udbygges på dansk, men også på tysk side, står vi straks i en situation, hvor man efter min opfattelse i nogen grad må tage hensyn til, om det også er muligt på dette tidspunkt at få de andre med, for kan man ikke det, er der ikke meget mening i, at man udbygger på den ene side, hvis man ikke på den anden side fører arbejdet frem i samme takt. Der har nu i de forhandlinger, som på min foranledning er taget op med den tyske trafikminister, vist sig mulighed for at få tyskerne med. Vi kommer altså ikke i den

situation, som det ærede medlem hr. Brodthagen er så bange for, men som jeg ved tidligere lejligheder har garanteret for vi ikke vil komme i, at vi skulle have anlæggene færdige på dansk side, medens der ikke var sket noget fra tysk side. Det er klart, at det kunne vi ikke være tjent med, og derfor har vi måttet indgå den aftale, som selvfølgelig er indgået under forbehold af, at det høje ting godkender planen og det foreliggende lovforslag. Jeg har peget på disse ting, fordi jeg synes, det er væsentligt, at vi ikke foretager investeringer fra dansk side alene, men at vi også får dem med på den anden side af Femer Bælt.

Flere ordførere har været inde på spørgsmålet om fordelingen mellem Danmark og Vesttyskland af det sæргеbyr, der skal opkræves. Jeg forstår, at man fra alle sider giver fuld tilslutning til den tanke, der ligger bag dette, men at man måske mener, at her har tyskerne alligevel narret danskerne lidt. Man kan jo få en sådan tanke — ikke fordi det er tyskere, det drejer sig om — men hvor der er to forhandlingsparter, prøver den ene gerne at få den gunstigste stilling over for den anden.

Vi har forhandlet dette spørgsmål — og det er bl. a. derfor, vi ikke har kunnet komme med sagen før nu — gang på gang med de tyske repræsentanter i den kommission, der har været nedsat, og vi er selvfølgelig ikke startet med at sige: all right, vi deler den særtakst i forholdet 2 : 1; det er klart, vi er begyndt med at sige: vi deler lige over. Vi har dog måttet bøje os for de argumenter, som er fremsat fra tysk side og som ikke kan bestrides, at her skal de tyske forbundsbaner ofre et beløb, der svarer til ca. 140 mill. danske kroner og de danske statsbaner ca. 70 mill. kr. Så kan man hævde, at vi jo har ofret nogle penge i Danmark tidligere, nemlig knap 8 mill. kr. for statsbanernes vedkommende på de anlæg, der allerede er gennemført, og derudover er der gennemført for ca. 20 mill. kr. vejarbejder; men dér gør jeg opmærksom på, at vejarbejderne — det gælder ikke alene de vej-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

arbejder, der er gennemført i Danmark, men også dem, der kommer, og de vej-arbejder, der skal gennemføres i Tyskland — ligger uden for denne aftale, og at det altså kun er med hensyn til de penge, der investeres i selve færgehavnen og broen fra de danske og tyske baners side, at der er tale om at dele i det forhold, der er oprettet en aftale om.

Jeg vil også gerne, for at der ikke skal være nogen misforståelse, pege på noget, som Gedserudvalget i hvert fald har fået forkert i halsen, idet nemlig Gedserudvalgets pjece går ud fra, at når der skal sejle to tyske færger og én dansk, vil tyskerne tage langt den største fortjeneste hjem. Sådan er det ikke. Forholdet er, at man deler lige over. Enten der sejles med danske eller tyske færger, deler man lige over, og det er kun med hensyn til særtaksten, altså den overtakst, om jeg så må sige, der ligger ud over den normale takst, det, som man skal tage ekstra, vi deler i forholdet 2 : 1, medens man ellers deler lige over. Uanset at det er to tyske og én dansk færge, der sejler, bevares den delingsform, vi nu har ved Gedser-Grossenbrode.

Hvad angår vanskelighederne for byen Gedser, som også er fremdraget af de fleste af de ærede ordførere, vil jeg sige, at det er klart, at det ikke kan være anderledes. Når vi står i den situation, at vi må gå til et andet sted for at få den mest fordelagtige rute, må det gå ud over Gedser, og det har jeg erkendt over for de repræsentanter for Gedser kommune, der har været i forbindelse med mig, ikke alene på nuværende tidspunkt, men allerede for år tilbage, da de var klar over den udvikling, vi gik i møde, med hensyn til at gennemføre fugleflugtslinjen på et eller andet tidspunkt. Vi bevarer ruten Gedser-Warnemünde, og jeg vil gerne her give tilsagn om, at vi skal gøre, hvad der er muligt fra statsbanernes og trafikministeriets side for at få så meget som muligt at bestille på denne overfart.

Det er klart, at vi ikke kan have anden interesse. Når vi har forbindelsen mellem Gedser og Warnemünde, vil vi naturligvis gerne have så meget som muligt at bestille dér. Det samme har jeg sagt over for repræsentanterne fra Gedser, men spørgsmålet om et virkeligt opsving for denne rute ligger

jo på et andet plan end i trafikministeriet; det er jo, når alt kommer til alt, et spørgsmål, der hører ind under det storpolitiske område. Det afhænger af, om afspændingen mellem øst og vest kan komme ind i det rigtige leje i den fremtid, vi går i møde. Kommer denne afspænding virkelig i stand, tvivler i hvert fald hverken statsbanernes ledelse eller jeg om, at der vil blive en meget større trafik mellem Gedser og Warnemünde, end der er i øjeblikket.

Så kan man hævde, at det kan de ikke klare sig med i Gedser. Dertil vil jeg gerne sige, at vi har fra statsbanernes side gennem flere år over for de tjenestemænd, der skulle derned, peget på, at de skulle helst ikke bosætte sig dér, fordi det måtte forudses, at der kom det tidspunkt, da vi skulle flytte noget fra Gedser. Det har mange taget til følge; derfor har der ikke været den udvikling i Gedser, der ellers måtte forventes, hvis man byggede på den forudsætning, at ruten Gedser-Grossenbrode skulle bevares. Endvidere har vi sagt til repræsentanterne for Gedser, at man må jo som andre steder prøve på, om man kan trække andre virksomheder til byen, og vi vil selvfølgelig i den udstrækning, det er muligt, fra statsbanernes side give en hjælpende hånd, hvis der på et eller andet område er en mulighed derfor. Vi forstår altså fuldt ud den situation, byen er i, men der er faktisk ikke noget at gøre, når tingene ligger, som de gør.

Må jeg så sige i øvrigt med hensyn til alle de forskellige ting, der har været fremført fra Gedserudvalgets side, at der er ikke ret meget hold i noget af det. Spørgsmålet om færgelejet har man fulkommen misforstået. Der er ikke nogen som helst tvivl om, at skal vi bevare Gedser-Grossenbroderuten, skal statsbanerne, hvis man ikke vil lade ruten bryde sammen, ofre 55-60 mill. kr., og jeg synes, man hurtigt må kunne regne ud, at når man står over for dette, kan der ikke være meget at betænke sig på, men at vi må gå til den anden løsning med alle de mange fordele, som jeg ikke skal fremhæve her; de, som står i lovforslagets bemærkninger og har været nævnt fra denne talerstol.

Må jeg til slut sige til det ærede medlem hr. Brodthagen, at jeg ved ikke af, at der er større fart på arbejdet med Guldborgsundbroen end på andet arbejde. Jeg synes, han

[Ministeren for offentlige arbejder.]

skulle glæde sig over, at man skynder sig. Det er vist rigtigt nok, at kommissionsbetænkningen først endeligt underskrives i dag, men den har været afgivet til mig for måneder siden, hvad det ærede medlem hr. Brodthagen sikkert også ved. Jeg har den opfattelse, at når man er gået i gang med arbejdet, er det, fordi en fornyelse er tiltrængt dernede; det tror jeg godt det ærede medlem hr. Brodthagen kan være enig med mig i.

Til det ærede medlem hr. Heick vil jeg vedrørende forbindelsen ned gennem Jylland og specielt Sønderjylland, sige, at det er jo ikke sådan, at vi fra statsbanernes side ikke har øje for dette forhold, hvad det ærede medlem sikkert ved; men spørgsmålet er, om det er nødvendigt at gennemføre dobbeltspor ned gennem hele Sønderjylland. Hvis man ved hjælp af automatisering o. s. v. kan skabe muligheder for at fremme toggangen lige så rationelt uden at bygge dobbeltspor, er der ingen grund til at afholde denne ekstra udgift.

Vedrørende vejopgaverne både i Sønderjylland og i Jylland som helhed er det klart, at de har ministeriets bevågenhed. Jeg synes bare, det er urimeligt at stille fugleflugtslinjen op kontra forbindelsen ned gennem Jylland. Jeg har den opfattelse, at med den stigning, der er i den moderne trafik — det gælder først og fremmest bilerne — er der rigeligt at gøre på begge områder. Med de udbygninger, vi har foretaget på ruterne Göteborg-Frederikshavn og Kristiansand-Hirtshals, vil der komme så mange passagerer med biler o. s. v., at jeg mener, der bliver rigeligt at gøre også i Jylland med hensyn til turister o. s. v. Det kan ikke skade at foretage en aflastning med fugleflugtslinjen.

Ja, så meget har jeg følt trang til at sige. Nogle af de ærede ordførere vil måske rigtigt hævde, at de har fremført andre ting, og derfor vil jeg gerne give tilsagn om, at vi i udvalget kan komme tilbage til disse emner. Men jeg vil gerne understrege, at for mig er det væsentligt, at dette lovforslag gennemføres i denne samling. Hvis vi skal have nogen mulighed for at få virkelig fordel af fugleflugtslinjen, tror jeg nok, man må samle sig om at prøve på at få vedtaget lovforslaget, så at vi kan komme i gang både på tysk og på dansk side. Folketinget har selv-

følgelig også i nogle uger endnu mulighed for at arbejde med tingene, og jeg håber derfor på, at man, selv om det skal være et omhyggeligt udvalgsarbejde, vil kunne gøre lovforslaget færdigt i denne samling, så at vi kan komme i gang med at bygge fugleflugtslinjen.

Horn: Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre, idet jeg er enig i de betragtninger, den højtærede minister fremsatte om, at de fleste af de ting, der er nævnt her, egner sig særdeles vel til en videre drøftelse i udvalget.

Jeg vil gerne gøre en enkelt bemærkning til det ærede medlem hr. Brodthagens bemærkning om, at luftfarten fuldstændig ville overflødiggøre fugleflugtslinjen. Jeg forstår ikke, hvorfor man kommer med sådanne fantasterier, som jo ikke har noget som helst med virkeligheden at gøre; det er to trafikformer, som udmærket kan trives ved siden af hinanden. Men det er måske, fordi man ikke rigtig har vænnet sig til at betragte luftfarten som et trafikmiddel, som udmærket kan kombineres med andre trafikmidler, f. eks. automobiler.

Det, der gav mig anledning til at tage ordet, var den kølighed, hvormed venstre tog stilling til dette lovforslag. Jeg vil gerne have lov til at minde om venstres tidligere stilling. Nu var det ærede medlem hr. Henry Christensens indlæg vel et lille forspil til den debat, vi skal have herinde en af dagene om økonomiske problemer, og derfor fortonede det sig lidt, hvordan venstre rent faktisk stiller sig til rutens gennemførelse. Men jeg vil gerne have lov til at citere ganske kort fra de forhandlinger, der fandt sted den 9. marts 1954 om lovforslaget om motorvejen fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og motorvejene omkring København, Folketingstidende 1953-54, sp. 3892. Venstres ordfører var det ærede medlem hr. Anker Lau, og han talte om kombinationen af vejene, venstres syn på disse veje og deres nytte og sluttede med at sige:

„Men når dette er sagt, vil jeg også gerne udtale håbet om, at den rute til det øvrige Europa, Rødby-Femern, som det jo er meningen at disse veje skal betjene, snart må blive en realitet.“

Det var venstres stilling ved førstebehandlingen, og ved andenbehandlingen følger det ærede medlem ganske klart denne stil-

[Horn.]

lingtagen op, så jeg går ud fra, at den betænkelse, venstre nu synes at nære, vel ikke er større, end at den kan overvindes.

Jeg skal endnu en gang anbefale lovforslaget.

Henry Christensen: Jeg vil gerne takke den højtærede minister for tilsagnet om, at vi under de reelle overvejelser, der nu må finde sted, også, som naturligt er, vil få tilstillet oplysninger om alle de områder, der måtte være anledning til at få oplysning om, områder, hvoraf vi jo allerede har haft en del til debat i dag.

Den højtærede minister kommenterede nogle af de bemærkninger, jeg havde gjort om nødvendigheden af at se en investering af det omfang, der her er tale om, i sammenhæng med såvel statens og det offentlige almindelige investeringsopgaver som de specielle trafikale investeringer. Den højtærede minister henledte opmærksomheden på de overvejelser, der finder sted i det trafikøkonomiske udvalg, og sagde videre, at det, når det kommer til stykket, må være det høje ting, der skal træffe beslutningerne. Det er jeg naturligvis ganske enig med den højtærede minister i, det er også min opfattelse. Mine bemærkninger skal da også forstås derhen, at der naturligvis påhviler det høje ting det ansvar at foretage vurderingerne af de områder, jeg her har nævnt. Det mener jeg nu er nødvendigt, det er ikke bare et forspil til en senere økonomisk debat, som det ærede medlem hr. Horn mente. Jeg mener, det må være en rimelig ting i forbindelse med en så betydelig investering, som der her er tale om, og jeg håber, at vi får den nødvendige støtte, således at vi virkelig kan få foretaget disse overvejelser i det kommende udvalg.

Jeg skal ikke knytte kommentarer til de enkelte bemærkninger, der ellers er faldet, ej heller til bemærkningerne om særtakterne, selv om jeg ikke på forhånd mener, at grundlaget er rimeligt.

Den højtærede minister sagde, at det havde vel sine årsager, når venstre ikke havde villet tilkendegive sit standpunkt endeligt i dag. Ja, det har præcis de årsager, som jeg efter fattig evne har forsøgt at udtrykke; der er ikke noget underfundigt eller hengemt i andre motiver end dem,

der er nævnt her. Jeg tror, det er nødvendigt, at vi nøje overvejer alle betydende udgifter.

Der er én ting, som forbavser mig, når jeg oplever en debat som den, vi har i dag, og det er den letsindighed, den næsten grænseløse lethed, hvormed en ordfører for retsforbundet rask væk accepterer store, nye offentlige arbejder. Retsforbundet er efterhånden det parti, der lettest accepterer alle de betydelige udgiftsforhøjelser, der sker i denne tid.

Poul Thomsen: Det er rigtigt, når det ærede medlem hr. Brodthagen siger, at amtsråd og byråd i enighed gik ind for linjeføringen i Nykøbing F.; men det ærede medlem glemte at oplyse, at forud for denne enighed var der en anden enighed, nemlig om, at broen skulle overføres ved Guldborgpavillonen; også brokommissionen var enig i, at det skulle ske på dette sted. Men så kom der pludselig kræfter ind i spillet, kræfter, som har skjult sig i et tavshedens mørke; ingen har rigtig kunnet få at vide, hvilke argumenter det var, der gjorde, at man ændrede linjeføringen her. Det ærede medlem hr. Brodthagen siger, at der det ene sted skal nedrives 46 huse og det andet sted en 40 stykker; men det ærede medlem hr. Brodthagen ville som tidligere borgmester i Nykøbing F. meget let have kunnet anvise veje til at lede den nye linjeføring over Ejegods jorder ind til Guldborgpavillonen, uden at det havde været nødvendigt at rive huse ned. Jeg tror, det ville være klogt, om den højtærede minister for offentlige arbejder oplyste beboerne på Lolland-Falster om, hvordan dette forholder sig, hvorfor man har valgt at gå på tværs af den linjeføring, der anvendes alle andre steder. Man plejer at føre vejene uden om byerne for at genere trafikken så lidt som muligt, men her forbinder man den nordre og den søndre bydel med hinanden ved en indre ringvej, som jo må komme til at virke generende for den øvrige færdsel.

Der er én ting, som jeg er enig med det ærede medlem hr. Brodthagen i, nemlig at vi må have sikkerhed for, at der er samme tempo i udførelsen af arbejdet på tysk og på dansk side, og jeg vil gerne takke den højtærede minister for offentlige arbejder, fordi vi i dag har fået bekræftet, at det vil

[Poul Thomsen.]

blive tilfældet. Man har næret visse bekymringer i denne retning, fordi man gennem adskillige år havde en følelse af, at det kun var fra dansk side, man var interesseret i fugleflugtslinjen, medens det syntes, som om Den tyske Forbundsrepublik ikke var særlig interesseret. Nu glæder det os at høre den højtærede minister bekræfte, at tempoet vil blive det samme på begge sider af Østersøen.

Den højtærede minister gjorde opmærksom på, at der er nedsat et udvalg til at arbejde med trafikproblemerne, vejproblemerne o. s. v.; jeg vil gerne henstille til den højtærede minister, at folketingsudvalget i hvert fald skitse-mæssigt får at vide, hvad dette udvalg arbejder med, hvilket kommissorium — fristes jeg til at sige — der er givet udvalget, således at vi kan få at vide nøjagtigt, i hvilken retning man tænker sig at gå med hensyn til disse ting.

Jeg giver den højtærede minister ret i, at det er vigtigt, at vi får arbejdet gjort færdigt; men jeg betragter det som mindst lige så vigtigt, at vi bliver klar over, hvad vi går med til, at vi får understreget den økonomiske risiko, vi løber, at vi bliver betrygget i retning af, at der ikke bagved ligger noget, som det bagefter ville kunne give os hovedpine at skulle rede ud igen. Vi må anmode den højtærede minister for offentlige arbejder om at være så smidig, at vi i udvalget meget hurtigt kan få klarhed over disse ting. Ministeren ved jo nu i hovedtrækkene, hvad det drejer sig om, så svarene må kunne komme hurtigt frem og blive så fyldige, at vi virkelig for alvor får at vide, hvad det drejer sig om.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): I anledning af det ærede medlem hr. Poul Thomsens bemærkninger vil jeg gerne endnu en gang understrege, at det for mig hele tiden har været noget meget væsentligt, at arbejderne på den danske og på den tyske side kom til at gå i takt med hinanden; men derfra og så til at garantere, som det ærede medlem hr. Brodthagen var inde på før, at arbejdet er færdigt på samme dag, er der alligevel et langt spring. Det er mit indtryk — det kan selvfølgelig kun være et indtryk — at man fra tysk side er meget ivrig efter at komme i gang så hurtigt som

muligt, og jeg vurderer det sådan, at vi skal benytte den situation, der foreligger nu, hvor tyskerne synes virkelig at ville gå ind for planen, til at få udbygget denne efter min mening ikke alene for Nordeuropa, men faktisk for hele Europa meget vigtige trafikforbindelse.

Det ærede medlem hr. Poul Thomsen sagde, at man måtte have noget at vide om det trafikøkonomiske udvalgs arbejde. Jeg har allerede sagt, at udvalget sidder midt i arbejdet, og at jeg derfor ikke kan sige meget om det; men udvalgets kommissorium kan jeg selvfølgelig sagtens skaffe til veje. I øvrigt mener jeg, at folketingsudvalget på almindelig måde må stille de spørgsmål, udvalget ønsker besvaret, og så skal de blive besvaret i den udstrækning, det er muligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 15. april kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om forlængelse af privatebaneeneretsbevillinger.

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om udskydelse af revision af lov om lodsvæsenet.

[Formanden.]4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov angående vitaminreklame.

5) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om støtte til nybygning af færøske fiskerfartøjer m. v.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om bortfald af ydelser til stabiliseringslån for skatteåret 1958-59 [af Axel Kristensen m. fl.].

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

Mødet hævet kl. 15¹⁵.

78. møde.

Tirsdag den 15. april kl. 14.

Formanden: I skrivelse af 11. d. m. anmoder socialministeren om, at dér af folketinget må blive foretaget valg af 2 medlemmer af landsnævnet for børneforsorg for de kommunale råds valgperiode, dog længst til 31. marts 1962.

Folketingsmand Alfred Jensen har meddelt mig, at han ønsker til forsvarsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvad agter ministeren at foretage sig i anledning af de gentagne myndighedsmisbrug fra befalingsmændenes side over for soldaterne?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om forlængelse af privateeretsbevillinger.

Valgt blev: *Aage Knudsen, Horn, Johs. E. Larsen, M. Larsen (Kolding), Mørk, Peter Nielsen, Poul Nilsson, Else Zeuthen, J. M. Pedersen, Jens Chr. Christensen, Marius Buhl, Holmberg, Ladefoged, Paabøl, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Jacob Pedersen og H. C. Toft.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

Valgt blev: *Horn, Brodthagen, Lysholt Hansen, Heising, Aage Knudsen, M. Larsen (Kolding), Mørk, Helge Larsen, J. M. Pedersen, Henry Christensen, Per Federspiel, Gideon, Holmberg, Anker Lau, Poul Thomsen, Fanger og Jørgen Jørgensen (Ullerup).*

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om udskydelse af revision af lov om lodsvæsenet.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 3592).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 148 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov angående vitaminreklame.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 3594).

Der var ikke stillet ændringsforslag.