

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om nukleare anlæg (atomanlæg).

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4785).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

K. Axel Nielsen: Udvalget har efter anden behandling holdt et møde og indstiller enstemmigt lovforslaget til vedtagelse i den skikkelse, det fik ved anden behandling.

Knud Thomsen: Jeg skal ikke forlænge diskussionen om det lovforslag, der nu er til tredje behandling, men straks oplyse, at vi fra mit partis side har i sinde at stemme for lovforslaget, uanset at vi jo hellere havde set, at det ændringsforslag, der blev stillet af venstre og de konservative ved anden behandling, kunne være gået igennem.

Det, der nu sker, er, at man i lovens § 38, stk. 4, indfører en bestemmelse, hvorefter der kan pålægges anlæggets indehaver bødeansvar, selv om lovovertrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom.

Det vil fremgå af betænkningen, at den højtærede justitsminister over for udvalget har oplyst, at denne bestemmelse er ønsket indført dels af bevismæssige grunde, fordi det navnlig for store virksomheders vedkommende ofte vil være vanskeligt for anklagemyndigheden at finde frem til den over- eller underordnede funktionær, der bevisligt forsætligt eller uagtsomt har begået den pågældende lovovertrædelse, dels fordi det er ønskeligt ad denne vej at indskærpe indehaveren hans ansvar.

Vi er altså uenige om dette, og det bliver vi ved med at være. Men jeg kan ikke lade være med ved denne lejlighed at tænke på, hvordan det skulle gå, hvis vi i det høje ting efter lang tids forløb kom til at drøfte en ministeransvarlighedslov. Der er ingen af de her anførte grunde, der ikke kunne overføres på en ministers administrationsområde, og i så fald måtte man vel vente, at en ministeransvarlighedslov fik en paragraf, hvori der stod: der kan pålægges ministeren bødeansvar, selv om overtrædel-

sen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Det synes jeg ville være en meget praktisk bestemmelse.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg har jo ved dette lovforslags anden behandling meget udførligt redegjort for begrundelsen for det forslag, som er stillet i § 38, stk. 4, og understreger, at det drejer sig om den erhvervsbetonede lovgivning o. s. v. Jeg ved, at det ærede medlem hørte efter med stor omhu, og er derfor meget ked af, at det ikke er lykkedes for mig at overbevise det ærede medlem om, at dette er rigtigt.

Nu forstår jeg på det ærede medlems sidste bemærkninger, at han sådan lidt på forskud, endnu mens kommissionen sidder, var inde på, at man i en kommende ministeransvarlighedslov skulle indføje en nogenlunde tilsvarende bestemmelse. Må jeg ikke sige til det ærede medlem: lad os nu ikke tage forskud på glæderne. Lad os se, om der overhovedet kommer en ministeransvarlighedslov.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 114 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om nedlæggelse af banen fra Nyborg til Fåborg.

(Første behandling findes i tidenden sp. 3828, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1027).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Formanden: Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Anden behandling af forslag til lov om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav.

(Første behandling findes i tidenden sp. 3828, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1027).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer og spørgsmålet om deres overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Bladt: De to lovforslag om henholdsvis nedlæggelse af banen fra Nyborg til Fåborg og om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav har udvalget behandlet i 4 møder. Eftersom der er opnået enighed i udvalget om at indstille lovforslagene til vedtagelse uændret, har jeg ikke mange bemærkninger at gøre ud over det, der står i betænkningen.

De drøftelser, der har fundet sted i udvalget og i de samråd, vi har haft med den højtærede minister for offentlige arbejder, har i alt væsentligt drejet sig om de særlige problemer, der rejser sig på Fyn og ganske specielt i Fåborg, når banen nedlægges og færgeruten flyttes. En deputation fra bystyret i Fåborg har haft foretræde for udvalget og har fremført sine synspunkter og ønsker med henblik på den nyordning, der kommer.

Endvidere har udvalget sammen med ministeren haft lejlighed til under udvalgets besøg i Fåborg at føre en ret indgående drøftelse med repræsentanter for en række erhvervs- og fagorganisationer i Fåborg. Et af de ønsker, der blev fremsat over for udvalget, drejede sig om bevarelse af retten til benyttelse af 65-billetter, når rutebil-driften afløser banen. Selv om udvalget havde forståelse for problemet, var der ingen mulighed for at imødekomme dette ønske i forbindelse med behandlingen af det foreliggende lovforslag. Man kan jo ikke indføre en særordning for en enkelt rute; ordningen må i givet fald også gælde for andre ruter. Dertil kommer, at de gældende takstbestemmelser skal ændres, og dette kan kun ske med godkendelse fra amtets trafikudvalg. Derfor har den højtærede minister fundet det mest naturligt, at kommunerne rejser dette spørgsmål over for amtet. Da statsbanerne er velvilligt ind-

stillet over for spørgsmålet, må man vist gå ud fra, at det senere kan løses på en tilfredsstillende måde.

Endvidere har repræsentanter for Fåborg udtrykt ønsket om, at trafikken Bøjden-Nyborg kom til at gå over Fåborg. Dette har ministeren ikke kunnet give tilsagn om på nuværende tidspunkt, men han har lovet, at statsbanerne vil være opmærksom på dette ønske, når forbindelsen til den nye færgehavn skal etableres; og som det fremgår af betænkningen, har udvalget ønsket at udtale, at man forudsætter, at statsbanerne til sin tid etablerer rutebilforbindelse i passende omfang mellem Fåborg og det nye færgeleje i Bøjden.

Ved førstebehandlingen af lovforslaget om færgerutens flytning rejste jeg spørgsmålet om færgehavnens placering på Als, idet der, som jeg nævnte dengang, havde været delte meninger om dette spørgsmål på Als. Mange var af den mening, at havnen burde placeres nogle kilometer længere mod nord. Hertil vil jeg gerne bemærke, at under udvalgets besigtigelse af forholdene ved Fynshav fik vi fra sagkyndig side forklaret, at der i Lille-Bælt længere nordpå findes en langstrakt sandbanke, som ikke kan forceres af færgen på grund af den ringe vanddybde. Dette ville i givet fald betyde, at sejlruten fra Fyn til Als ikke kunne lægges i lige linje, men måtte lægges i en vinkel. Derfor vil jeg mene, at havnens placering ved Fynshav er rigtig ud fra ethvert sagligt synspunkt.

Jeg håber og tror, at nyordningen vil medføre en væsentlig forbedring af trafikforbindelsen mellem Als og Fyn og den østlige del af landet. Jeg tror også, at den bliver et forretningsmæssigt plus for statsbanerne. Den er en detalje i en langsigtet rationaliseringsproces, som er under udvikling.

I denne forbindelse finder jeg anledning til at henvise til den festlige tryksag om de danske statsbaner, som blev omdelt til folketingets medlemmer i sidste uge. Heri opstilles en slags status for DSB i en koncentreret form, men hvorved man alligevel

[Bladt.]

får et godt billede af den udvikling, som denne vort lands største virksomhed er inde i. Det er glædeligt som et resultat af de gennemførte rationaliseringer og moderniseringer at kunne konstatere forbedrede driftsresultater år efter år. Sidste regnskabsår, 1960-61, viser således et driftsoverskud på 29 mill. kr., og statens tilskud er gået tilsvarende ned. Det er udtryk for, at man i DSB er inde på den rigtige linje. Vel kan det volde ubehageligheder og gøre ondt nogle steder, når en bane nedlægges og en færgerute flyttes, men for helhedens skyld kommer vi ikke uden om at realisere, hvad tiden og udviklingen kræver.

Under udvalgsarbejdet har den højtærede minister givet udtryk for, at statsbanerne vil tage det videst mulige hensyn til det personale, der rammes af nyordningen. Det takker jeg for og udtrykker håbet om, at overgangen til det nye må forme sig så lempeligt som vel muligt.

På hele udvalgets vegne kan jeg indstille de to lovforslag til vedtagelse uændret.

Foss: Det foreliggende lovforslag om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten er sikkert udmærket, og det har jo fået tilslutning fra de lokale amtsråd og byråd såvel som fra det samlede folketingsudvalg. Det forekommer mig dog, at forholdene i øjeblikket både økonomisk og beskæftigelsesmæssigt er sådan, at vi ikke kan få alt det udmærkede nye, vi gerne vil have.

Der kan vel ikke være tvivl om, at der er visse opgaver, hvis løsning haster mere end andre, og jeg må derfor stille det spørgsmål: er dette en af de opgaver, som er mere vigtig at løse end andre?

Der har ved forskellige lejligheder været efterlyst en oversigt over det samlede behov for udbygning af vore trafikforbindelser, men mig bekendt har vi ikke fået en sådan. For øvrigt er der jo andre statsopgaver, som vil lægge beslag på penge og arbejdskraft, og som bør stilles i forhold til vore trafikinvesteringer. Men jeg skal ved denne lejlighed holde mig til trafikken og nøjes med at efterlyse en undersøgelse af, hvilke trafikopgaver der må anses for mest nødvendige.

Jeg tillader mig at tvivle på, at den nye forbindelse mellem Bøjden og Fynshav

hører til de mest nødvendige, og jeg må derfor opfordre til, at det nye projekt i hvert fald udskydes, til vi har fået klarhed over den nødvendige trafikinvestering i de nærmeste år.

Jeg har forstået, at det ikke kan betale sig at modernisere den nuværende færge, men kan man ikke nøjes med nødtørftige reparationer, så at færgen kan fungere nogle år endnu? Hvis ikke, må der vel anskaffes en anden færge.

Mit andet spørgsmål bliver, om en ny færge midlertidigt kan anvende havnene i Fåborg og Mommark, således at anlæg af de nye havne udskydes, til andre vigtige opgaver er løst. Jeg har hørt nogle udtalelser om, at etableringen af den nye færgeforbindelse er en forudsætning for, at jernbanerne nedlægges, men det forstår jeg ikke. Kan man ikke midlertidigt lade busserne gå til Mommark og Fåborg?

Jeg må altså henstille, at det foreliggende lovforslag om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten ikke vedtages, før vi har en oversigt over de kommende trafikinvesteringer, og at udvalget inden tredje behandling i hvert tilfælde undersøger, hvor stor en del af det foreliggende lovforslag der vil kunne udsættes til bedre tider.

Storgaard: Ved første behandling af lovforslaget om nedlæggelse af statsbanestrækningerne Fåborg-Nyborg og Sønderborg-Mommark var jeg af den opfattelse, at det ikke var et lovforslag om nedlæggelse af banerne, men en bekendtgørelse om, at disse to baner var afgået ved døden. Nu har bisættelsen fundet sted. Til stede ved begravelsen var en række sørgende efterladte sammen med den højtærede minister og det nedsatte udvalg, og jeg kan kun sige til det høje ting, at de sørgende efterladte fik store trøstende ord af den højtærede minister.

Jeg vil gerne have lov til at sige tak til den højtærede minister for de tilsagn, der i udvalget blev givet Fåborg; det gælder, både hvad angår godsbefordringen og de såkaldte 65-billetters indførelse i statsbanernes rutebiler.

I øvrigt må man gøre sig klart, at nyordningen vil skade Fåborg med hensyn til tjenestemændenes antal. Det er jo klart, at når man nedlægger banen, så er der ikke

[Storgaard.]

brug for de tjenestemænd, der hidtil har været beskæftiget.

Samtidig må Fåborg også gøre sig klart, at det i høj grad er tvivlsomt, at færgepersonalet, når den nye færgerute bliver færdig, vil blive bosiddende i Fåborg; jeg drager i høj grad i tvivl, at færgepersonalet daglig vil køre 12-13 km til den nye arbejdsplads. Men man kan jo i denne forbindelse ikke lade være med at fostre den tanke, at byrådet i Fåborg selv har anbefalet de bilruter, der går fra Fåborg til Nyborg, og man må gøre sig klart, at bilruterne fremkomst langs baner er i høj grad medvirkende til, at disse bliver urentable. Dette kan jo være en advarsel til andre byråd, der har en bane, de nødig vil af med. Når de står over for at skulle anbefale en ny bilrute, bør de efter min opfattelse tænke som så: skal vi vælge banen eller bilruten? For der er ikke plads til begge, når forbindelsen skal være rentabel, som det kræves fra lovgivningsmagtens side.

Hvad angår den nye færgerute fra Fynshav til Bøjden, kan jeg ikke sige andet, end at jeg i høj grad er i tvivl om nødvendigheden af den store udvidelse af trafikken og bygningen af de nye havne. Efter hvad jeg har fået at vide ved at tale med færgepersonale og toppersonale, skulle der ikke være basis for — som det er projekteret — at komme helt op på 8 dobbeltture med den nye færge. Jeg skal ikke spille sagkyndig på dette område, men nøjes med at håbe på, at den nye færgerute vil få den store tilslutning, der er givet udtryk for forventning om. Tror de sagkyndige, at bilisterne vil betale for at komme over til Fyn ad denne vej? Kunne det ikke tænkes, at de ville køre over Lille-Bæltsbroen for derved at spare udgiften til færgeren og samtidig være uafhængige af færgens afgangstider fra Fynshav eller Bøjden?

Den forflyttelse eller afskedigelse af personalet, der bliver tale om ved banernes nedlæggelse, kan man ikke udtale sig om i øjeblikket, da der ikke foreligger noget herom fra de danske statsbaner. Men jeg vil håbe, at statsbanerne vil gøre alt for, at det bliver så smertefrit som muligt. En kendsgerning er det, at banestrækningerne Fåborg-Nyborg og Sønderborg-Mommark bliver nedlagt, og jeg vil håbe, at det bliver til

tilfredshed for befolkningen både på Fyn og på Als.

Jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslagene til vedtagelse.

Rimstad: Den højtærede trafikminister stillede mig ved lovforslagene første behandling i udsigt, at såfremt der hos det nedsatte udvalg var ønske om at få tilstillet et topografisk materiale til nærmere studium særlig af det foreliggende projekts lokale enkeltheder, ville også jeg på mit ikke-udvalgsberettigede partis vegne blive delagtiggjort i det samme materiale. Da jeg intet har modtaget, må jeg drage den slutning, at ingen har ytret ønske om det af mig efterspurgte. Det kan jeg kun beklage, fordi jeg uden dette grundlag ikke vil være i stand til at danne mig en opfattelse af særlig den økonomiske hensigtsmæssighed i de lovforslag, der her er lagt på folketingets bord.

Jeg skal derfor her ved anden behandling af lovforslagene undlade at komme ind på enkeltheder vedrørende traceer, havnepladser og sejlruter, men indskrænke mig til i anledning af den her foreslåede investering ganske kort at fremkomme med nogle almindelige betragtninger i lighed med dem, det ærede medlem hr. Foss lige har gjort over, hvad jeg vil kalde den kommende tids investeringsproblemer.

Disse lovforslag er jo to af de mange, der i investeringsøjemed lægger beslag på statskassens midler. Størrelsesordenen er 10-12 mill. kr., altså ret beskedent i forhold til f. eks. de store broprojekter over Bælterne. Vi fra mit partis side har sagt til forslagsstilleren, den højtærede trafikminister, at vi var velvilligt indstillet over for disse lovforslag, og det er vi stadig. Men når vi i disse dage hører om overskridelser ved byggeriet til Danmarks tekniske højskole på flere hundrede millioner kroner og om ønsket om et nyt nationalmuseum til 200 mill. kr. og samtidig erindrer os alle regeringens løfter om investering i tunnelbaner, egnsudvikling, hovedstadsudbygning og meget mere, får vi en fornemmelse af, at den henstilling, vi ved finanslovforslagets første behandling gav regeringen om at prøve på at sætte tæring efter næring, må gentages her. Ganske vist sagde den højtærede finansminister dengang til os, at han ikke forstod, hvad vi

[Rimstad.]

mente; når man, sagde han, vedtog en række udgifter, måtte man jo også sørge for, at de tilsvarende indtægter var til stede. Nå ja, men så har man jo altså den udvej at undlade at vedtage en del af udgifterne — det er, hvad udtrykket „at sætte tæring efter næring“ efter vor mening står for.

Med henblik på de foreliggende lovforslag forekommer det os, at disse to sammen med mange andre ikke hører til blandt de aller-mest presserende i en tid, hvor problemerne først og fremmest hedder arbejdskraft til industrien, almindelig forbrugsbegrænsning i befolkningen, økonomisering med udenlandsk valuta og først og sidst produktion og igen produktion. Jeg synes, der for regeringen i dette må være tanker til overvejelse. Man kan godt vedtage disse lovforslag, der i og for sig er særdeles fornuftige, uden at man derfor binder sig til at lade dem føre ud i livet, før man bedre er i stand til at overse de meget vanskelige økonomiske problemer, der ligger lige foran os.

Vi for vort vedkommende vil lade vor stilling ved tredje behandling afhænge af den højtærede ministers stilling til de her anførte betragtninger.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg håbede, at jeg her ved de to lovforslags anden behandling ville være i den situation, at jeg kunne takke ikke alene samtlige ordførere, men også samtlige medlemmer af det høje ting for tilslutning, men man bliver jo bestandig overrasket. Jeg er imidlertid i den heldige situation, at jeg kan takke det samlede udvalg for enstemmig indstilling vedrørende de to foreliggende forslag.

Det ærede medlem hr. Foss' udtalelser forbausede mig unægtelig, idet det ærede medlem som udgangspunkt for sin modstand mod disse to forslag anførte, at regeringen havde lovet at forelægge en opgørelse over den kommende tids trafikopgaver. Jeg husker ikke, om det ærede medlem har haft orlov fra tinget eller har været bortrejst, men det er en kendsgerning, at vi netop i denne samling på basis af en betænkning vedrørende den kommende tids trafikopgaver har drøftet alle disse spørgsmål. Så vidt jeg i øjeblikket erindrer, var det i forbindelse med lovforslaget om en fast for-

bindelse over Store-Bælt. Derfor undrer det mig, at man rejser dette spørgsmål ved disse to lovforslags behandling, også fordi hvert enkelt medlem af dette ting har fået en temmelig omfangsrig betænkning fra det trafikøkonomiske udvalg om alle disse spørgsmål. Nu kan det ærede medlem hr. Foss jo sige: ja men det var for 20 år frem i tiden, og det, der interesserer mig, er de øjeblikkelige opgaver. Dem er der imidlertid også gjort rede for dels i bemærkningerne til lovforslaget om påbegyndelsen af Store-Bæltforbindelsen, dels i forbindelse med spørgsmålet om bygning af en ny Lille-Bæltbro og i øvrigt i forbindelse med den vedtagne finanslov.

Vel er det realistisk i en tid som den, vi nu gennemlever, hvori der i høj grad er mangel på arbejdskraft, at rejse spørgsmålet om, hvilke arbejder man bør gå i gang med, men jeg synes ærlig talt ikke, det er på sin plads på et område som dette, hvis der skal være nogen virkelig mening i tingene. Formålet med de to foreliggende lovforslag er at gennemføre en rationalisering, hvorved der kan spares 4-5-6 mill. kr., hvad det nu kan blive, ved nedlæggelsen af de banestrækninger, der nu er tale om, og at oprette en ny overfart, som ganske vist koster nogle penge — vi regner med, at den nye færge vil koste ca. 5 mill. kr., og at havneanlæggene med de tilsluttende vej-anlæg vil komme til at koste omkring 6-7 mill. kr. — men som vi samtidig mener skulle være en god forretning, idet den ny færgerute på en helt anden måde end den gamle kan betjene overfarten fra Sydfyn til Als og derved også tilføre statsbanerne væsentlig større indtægter, end tilfældet har været tidligere.

Det ærede medlem hr. Foss spurgte, om det ikke kunne lade sig gøre at reparere den gamle færge, så den midlertidigt kunne bruges. Der er i lovforslagets bemærkninger gjort rede for de undersøgelser, der har været foretaget, og de viser, at det vil koste ca. 2 mill. kr. at reparere den gamle færge, og man ville ikke derved få en færge, der var væsentlig hurtigere, og man ville heller ikke få en færge, der kunne tage væsentlig flere biler end den, vi har i øjeblikket. Det er i det hele taget en meget dårlig færge. Det vil de ærede medlemmer af udvalget, der var med færgen, da vi var ovre for at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

se, hvor anlæggene skulle være, kunne bekræfte.

Der er altså ingen tvivl om, at en ny færge er tiltrængt, og vore skibsværfter er jo ikke overbelastet med arbejde i øjeblikket. Der er vel et vist pres på inden for en tidsramme af et par år eller så, men i virkeligheden er skibsværfterne interesseret i ordrer. Det er ikke dér, arbejdskraftproblemet er det væsentlige nu. Så kan man selvfølgelig sige, at får skibsværfterne ikke noget at bestille, kan arbejdskraften gå andre steder hen. Det er nu ikke så ligetil, når det gælder skibsværftsindustrien, som jeg kender indgående af egen erfaring. Jeg tror ikke, det vil belaste arbejdskraften særligt at skulle bygge en ny færge, slet ikke en færge af denne størrelse, til 5 mill. kr.; det er jo ikke noget stort skib, der her er tale om.

Så kan man indvende: men hvad så med hensyn til bygning af de to nye havne? Det er jo også meget små forhold, der er tale om her. Den ene havn er beregnet til med tilsluttende vejanlæg at ville koste 5 mill. kr., den anden omkring 1½ mill. kr. Det er muligt, at der bliver overskridelser her; det bliver der jo gerne, når materialerne bliver dyrere og lønningerne højere; men udgiften vil i hvert fald være at holde inden for denne ramme af omkring 6-7 mill. kr. Da der jo desværre stadig væk, selv om der i det hele er mangel på arbejdskraft, er visse egne i vort land, hvor der er ledig arbejdskraft, i visse tilfælde en bestemt del af året, og man selvfølgelig vil prøve at sætte ind med bygningen af disse anlæg netop på disse tidspunkter, tror jeg slet ikke, der er noget virkeligt arbejdskraftsproblem i denne sag.

Dertil kommer endelig, at med vedtagelsen af disse to love er der ikke givet grønt lys for, at vi omgående kan gå i gang med arbejdet. Der er i bemærkningerne til lovforslaget gjort rede for, at de 5 mill. kr. til den nye færge vil blive opført på statsbanernes anlægskonto, og det ærede medlem hr. Foss vil måske vide, at regeringen for nylig har fremsat en spareplan på 185 mill. kr.; deraf er statsbanernes budget alene skåret ned med 35 mill. kr. Det er klart, at når man foretager den slags skridt

over for statsbanerne, må man i anlægsprogrammet for det kommende år inddrage spørgsmålet, om det er lige på dette tidspunkt, man skal sætte ind med at bygge en ny færge, eller man skal vente lidt med at bestille den. Det må alt sammen rette sig efter, hvor primære eller sekundære de øvrige anlægsopgaver er, i den rækkefølge de fremkommer. Hvad anlægget af havne angår, skal der ikke særlig bevilling til. Udgifterne skal, som det fremgår af bemærkningerne, afholdes over vejfonden — det vil sige de 85 pct., idet de 15 pct. jo skal udredes af amterne, som er de egentlige bygherrer til disse anlæg. Det er klart, at når vi også på dette område skal tage hensyn til de spareplaner, der foreligger, når det drejer sig om de midler, jeg som minister for offentlige arbejder får stillet til rådighed af vejfonden, må det indgå i betragtningerne, hvilke opgaver der er sekundære, og hvilke der er mere primære. Jeg tror, jeg kan berolige det ærede medlem med, at de bekymringer, som han har givet udtryk for i dag, i virkeligheden ikke behøver at være så store, fordi vi vil tage de hensyn, som er naturlige både fra statsbanernes og vejdirektoratets side med hensyn til de anlægsopgaver, der her er tale om.

Jeg synes altså, det er rimeligt, når lovforslagene faktisk har samlet almindelig tilslutning fra alle partier i tinget — nu tager jeg det ærede medlem hr. Rimstad med, fordi han har udtrykt en vis velvilje over for lovforslagene — at gennemføre dem på nuværende tidspunkt. Jeg håber på, at jeg også kan få tilslutning fra både det ærede medlem hr. Foss og det ærede medlem hr. Rimstad, når vi skal have forslagene til tredje behandling.

Foss: Den højtærede trafikminister kunne måske også have takket mig, fordi jeg dog erklærede, at jeg anså lovforslaget om Fåborg-Mommark ruten for et udmærket forslag, men for mig var det altså også spørgsmålet om, hvorvidt loven skulle føres ud i livet med det samme.

Må jeg gøre den bemærkning om den trafikøkonomiske betænkning, at den vel nok i nogen grad giver fortrinsret for visse større opgaver; men så vidt jeg erindrer — jeg skal måske studere den noget nær-

[Foss.]

mere — er netop de opgaver, der omhandles af dette forslag, ikke just mellem de ting, der ligger først for.

Jeg er selvfølgelig særdeles tilfreds med, at den højtærede minister erklærede, at der endnu ikke er givet grønt lys for igangsættelsen, selv om lovforslaget bliver vedtaget, og i øvrigt henviste ministeren til de forskellige omstændigheder, der kan medføre, at der kan ske en udsættelse af igangsættelsen. Det var for så vidt tilfredsstillende, men jeg synes, det ville være rart, om der eventuelt ved tredje behandling — om det nu skal være i selve lovforslaget eller på anden måde — blev givet visse garantier og visse nærmere udredninger af, hvornår og hvordan dette skal sættes i gang. Efter den højtærede trafikministers udtalelser tror jeg nu ikke, der kan være så forfærdelig store uoverensstemmelser os imellem.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil selvfølgelig også gerne takke det ærede medlem hr. Foss for den principielle tilslutning, han gav til lovforslaget.

Når det ærede medlem nu rejser spørgsmålet om mellem anden og tredje behandling at tage op til nærmere præcisering, om tidspunktet er inde til at give grønt lys, må jeg sige, at jeg egentlig håbede på, at det ærede medlem kunne være tilfreds med mine udtalelser. Det gælder for praktisk talt alle de opgaver, som jeg kommer her til tinget med, at det vil være meget svært i selve lovene at fastsætte ganske bestemte terminer. Det må i nogen grad bero på en saglig bedømmelse af opgavernes løsning hos dem, der administrerer dem. Jeg tror, det vil være uhyre vanskeligt og besværligt både for statsbanerne og vejdirektoratet og andre organer, hvis der i folketinget, hver gang vi vedtog en eller anden opgaves løsning, skulle sættes ganske bestemte tids-terminer derfor. Så tror jeg, at opgaven, der kunne være svær nok i forvejen, ville blive uløselig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om nedlæggelse af banen fra Nyborg til Fåborg.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav.

Lovforslagets §§ 1-3 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

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

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om skolelæger.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om hunde.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om værn for dyr.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om udvidelse og ombygning af institutionerne ved forsorgscentret for Sønderjylland.

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

Mødet hævet kl. 13⁴⁰.

94. møde.

Tirsdag den 15. maj kl. 14.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om statens overtagelse af den selv-ejende institution Erhvervsarkivet har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Det er meddelt mig, at udvalget angående forslag til lov om nedlæggelse af banen fra Nyborg til Fåborg og forslag til lov om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav ønsker at afgive mundtlig indstilling ved nævnte lovforslags tredje behandling.

I skrivelse af 11. d. m har medlem for Københavns amtskreds, statsminister Viggo Kampmann på grund af hospitalsophold anmodet om orlov og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Fra gårdejer Jens Johan Bonde har jeg modtaget meddelelse om, at han er villig til at indtræde som midlertidigt medlem af folketinget under den folketingsmand Sinnbeck fra den 10. d. m. tilståede orlov.

Med skrivelse af 9. d. m. fremsender udenrigsministeren eksemplarer af en af udenrigsministeriet udarbejdet beretning til folketinget angående De Forenede Nationers 16. plenarforsamling. Eksemplarer af beretningen er omdelt til tingets medlemmer.

Medlem af folketinget Ellen Strange Petersen har meddelt mig, at hun ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil justitsministeren — foranlediget af den senere tids vådeskudsulykker med salonrifler o. lign. — overveje en ændring af våbenloven, så køb af sådanne våben gøres betinget af særlig tilladelse?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Medlem af folketinget Vivike har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for kulturelle anliggender at stille følgende spørgsmål:

„Kan ministeren oplyse, om der fra Kruppkoncernen og andre tyske kon-

cerner er bestræbelser i gang for ved hjælp af danske stråmænd at opkøbe arealer i Danmark til sommerhusbebyggelse?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Jeg gør opmærksom på, at når dagsordenen for dette møde er udtømt, er det min agt at indkalde til et nyt møde i dag, idet det er nødvendigt at foretage anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning i anledning af en den 23. marts 1962 i Helsingfors undertegnet samarbejdsoverenskomst mellem Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige.

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om skolelæger.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4803).

Der var stillet følgende ændringsforslag:
Af *undervisningsministeren*:

Til § 2.

Ordene „træder i kraft“ ændres til: „har virkning fra“.

Bemærkninger.

Ændringsforslaget er redaktionelt.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Ændringsforslaget af *undervisningsministeren* (se ovenfor) *vedtoges* uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 133 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.