

[Jens Møller]

Hvor der ikke er basis for en sådan genoprettelse af et egentligt postindleveringssted, vil dette forslag kunne løse problemerne«.

Jeg kan altså berolige hr. Normann Andersen, med, at det ikke med dette forslag er tanken på nogen måde at nedlægge postindleveringssteder, tværtimod, vi ønsker snarere nogle af dem genetableret. Men selv om man gør det, vil der stadig være en hel række steder, hvor dette forslag ville kunne gøre sin gavn.

Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at han havde en uændret positiv indstilling, og det er vi da meget glade for. Han nævnte også, at venstre principielt gik ind for stop for nedlæggelse af postindleveringssteder på landet; det glæder mig også. Jeg håber, vi så kan blive enige om, at nogle af dem, der er nedlagt, faktisk bør genoprettes, og at vi også kan blive enige om dette forslag.

Jeg vil gerne sige hr. Bolvig fra de radikale tak for den udredning, han gav af forslagens hensigt; det kunne jeg ikke have gjort bedre selv, det var nøjagtig det, der ligger i det. Jeg vil også sige tak for hr. Bolvigs opfordring til tinget om, at vi nu får gjort noget ved dette her, for det er ganske givet et skridt i den rigtige retning.

Hr. Alfred Hansen spurgte, om vi mente, princippet om, at postvæsenet skulle hvile i sig selv, stadig skulle gælde. Ja, det mener vi. Det er klart, at dette her vil koste noget. Det er ikke sådan, at disse butikker skal have statstilskud, men man skal selvfølgelig have betaling for det arbejde, man udfører, og jeg håber, det er noget andet også i retsforbundets terminologi. Betaling for udført arbejde betyder altså, det vil koste nogle penge – hvor mange har vi ingen mulighed for at vide, da vi ikke ved, i hvor mange tilfælde ude omkring der vil blive brug for det. Det kan man kun komme frem til igennem udvalgsarbejdet. Men at det vil koste lidt penge, gør os ikke bange i denne forbindelse, for vi mener ikke, det kan være rigtigt, at det altid først og fremmest skal gå ud over de tyndt befolkede egne, når vi skal spare; også de mennesker, der bor dér, må have krav på et rimeligt serviceniveau, og det skulle vi gerne skaffe dem bl.a. gennem dette lovforslag.

Man kan naturligvis ikke tvinge de handlende til at overtage dette arbejde, det er jeg helt enig i vi ikke skal ind på; det skal være et tilbud til dem. De steder, hvor det ikke

kan etableres ad den vej, må man finde andre veje; jeg tror, det kun bliver i ganske få tilfælde, at man ikke kan finde en handlende, der gerne vil overtage dette arbejde.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg skal kun gøre nogle få bemærkninger. Hr. Normann Andersen stillede et direkte spørgsmål om, hvorvidt jeg i videst muligt omfang ville bevare eksisterende postindleveringssteder på landet. Ja, selvfølgelig. Visse omflytninger kan der naturligvis aldrig ses bort fra; låse sig fast i en bestemt situation kan man ikke. Jeg nævnte i mit første indlæg, at man var meget langt fremme med en motorisering af postudbringningen i landdistrikterne, og heri ligger der en meget væsentlig serviceforbedring, men jeg tror på den anden side, vi må sige, at nedlægningen af postindleveringssteder på landet er et afsluttet kapitel.

Så vil jeg gerne sige til den række af ordførere, som har udtrykt sympati for forslaget, at et lovforslag af denne karakter let kan få bevillingsmæssige konsekvenser. Det er naturligvis også rigtigt, som det er blevet nævnt, at man må diskutere, på hvilken måde man opnår den bedst mulige postale service i landdistrikterne. Om det er gennem en yderligere motorisering, eller om det er ved oprettelse af flere postindleveringssteder i forbindelse med butiksvirksomheder.

Som jeg sagde i mit første indlæg, tror jeg, der yderligere er en række spørgsmål, der trænger til at blive belyst, men det principielle synspunkt, som bliver draget frem i beslutningsforslaget fra kristeligt folkeparti, om, at den postale service i landdistrikterne skal bevares og udbygges i det omfang, der er behov for det, er der enighed i. Jeg har ikke givet tilsagn om, at regeringen vil tage initiativ til oprettelse af flere postindleveringssteder på landet, men jeg har erklæret mig principielt enig i, at vi skal bevare og udbygge denne service, hvor der er behov for det, og jeg har erklæret mig parat til at medvirke til et yderligere opklaringsarbejde i folketingsudvalget. Herudover har jeg ikke bemærkninger at gøre, ej heller til ordføreren for forslagsstillerne.

Hermed sluttede forhandlingen.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Melchior):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af:

Forslag til lov om udskydelse af Storebæltsbroens bygning [af Glensgård (FP) m.fl.].
(Lovforslag nr. L 110. Fremsat 13/12 78).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Regeringens standpunkt med hensyn til, hvorledes man i øjeblikket reelt og formelt bør stille sig til spørgsmålet om en fast forbindelse over Store Bælt, er klart tilkendegivet i den redegørelse, som jeg gav folketinget den 17. oktober 1978. Gennem den debat, der fulgte redegørelsen, og gennem den samtidige forespørgselsdebat er det klart tilkendegivet, at folketingets flertal har taget regeringens beslutning om at udskyde Storebæltsbroens bygning 4-5 år til efterretning.

På den baggrund ser jeg ikke rimelig grund til på nuværende tidspunkt at forny denne debat, og det foreliggende lovforslag giver mig derfor kun anledning til særlig at fremhæve følgende:

For det første, at jeg i redegørelsen har begrundet, hvorfor loven om anlæg af en bro over Store Bælt bør opretholdes. For det andet, at det gentagne gange tidligere er sagt, at en finansiering af Storebæltsbroen som et privatøkonomisk foretagende ikke løser de samfundsmæssige problemer, der har gjort det nødvendigt at udskyde projektet.

Jeg må følgelig anbefale, at man stemmer imod det foreliggende lovforslag.

Jørgen Frederiksen (S):

Jeg skal kun give udtryk for, at vi i den socialdemokratiske gruppe er enige med ministeren og dermed med regeringen i, at det ikke på nuværende tidspunkt er relevant at genoptage debatten om bygningen af Storebæltsbroen.

Ministeren har ganske kort begrundet regeringens synspunkter herfor. Vi er enige heri og kan derfor ikke medvirke til gennemførelse af dette lovforslag.

Imidlertid vil jeg gerne stilfærdigt give udtryk for min undren over den udtryksform, som forslagsstillerne i bemærkningerne til lovforslaget har fundet det nødvendigt at tage i anvendelse. Det minder i høj grad om mangel på saglige argumenter, at man må tage slige udtryk, som er indeholdt i bemærkningerne, i anvendelse.

Jeg skal ikke gøre andre bemærkninger end at gentage, at vi ikke, med den begrundelse som jeg har nævnt, kan medvirke til at gennemføre dette forslag.

Glensgård (FP):

Det er korrekt, som ministeren nævnte, at vi den 17. oktober havde en debat om Storebæltsproblematikken. Da var ministeren lige tiltrådt. Det var også en debat, hvor vi så venstres gevinst for SV-samarbejdet, nemlig retten til at udskyde bygningen af Storebæltsbroen 4-5 år. Når vi har fremsat lovforslaget, er det af flere årsager, og jeg vil her hovedsagelig beskæftige mig med fremskridtspartiets vigtigste argumentation for en ophævelse af Storebæltsbrolovgivningen nu.

Den regering, som statsministeren selv kalder »vent og se«, gældsætter i 1979 landet for godt og vel 30 mia kr. Ved udgangen af 1979 er vi oppe på at have offentlige lån på over 100 mia kr. Vi optager for øjeblikket eller kommer i hvert tilfælde til det i 1979 med de bemyndigelser, der ligger i finansudvalget, lån på godt 4 mill. kr. i timen, en gældsætning af en familie på godt 26.000 kr. om året - bare i 1979. Der er ikke noget tegn på, at regeringen kan fremlægge en økonomisk politik, som gør os i stand til at betale noget tilbage de næste år. Fortsætter det, går det selvfølgelig helt galt, allerede når vi når til omkring 1983-84. Så vil vor indkomstskat ikke engang kunne dække renter og afdrag på den byrde, som den nuværende og den

[Glensgård]

forrige regering har påført samfundet. Derfor underer det mig såmænd ikke, at den socialdemokratiske ordfører ikke kan forstå, at den heromhandlede lovgivning skal ophæves. Det underer ikke, fordi man ved ethvert loviniciativ først og fremmest ser på, om vi fortsat kan finansiere vore investeringer, vort forbrug ved hjælp af gældsætning, for så går det nok. Det er den socialdemokratiske tankegang.

Vi mener altså ikke, vi er i stand til at klare så stor en investering, som Storebæltsbroen vil være, i dette århundrede. Jeg tror ikke på, det bliver i dette århundrede, fordi der sker det, at vi skal til at betale noget af vores gæld tilbage, når der kommer en anden regering og en anden økonomisk politik til.

Men selv om vi skulle formå at vende den politiske holdning i Danmark, således at vi får en anden linje lagt op, som bevirker, at vi kan få en Storebæltsforbindelse allerede i begyndelsen af 1990'erne, er det ganske klart, at den teknik, der er baggrunden for lovforslaget om Storebæltsbroen, vil være ændret. Hvem siger, det skal være en højbro? Hvem siger, det skal være en lavbro? Der er tanker i socialdemokratiet om en tunnel. Vi ved ikke, hvad teknikken er i 1990, som er det allertidligste, vi overhovedet kan begynde at overveje at foretage så stor en investering.

Derfor er det ikke rimeligt at opretholde en lovgivning, som i den grad binder os. Det er selvfølgelig heller ikke rimeligt at opretholde og fortsætte det arbejde, som Storebæltsgruppen nu har siddet med. Jeg ved godt, regeringen har sagt, at det kun er et afviklingsarbejde, men selv et afviklingsarbejde er ikke rimeligt, når vi står i en situation, hvor vi ikke ved, hvordan en kommende forbindelse over Store Bælt skal være.

Vores hovedargumentation går altså ikke på det trafikale. Vi er enige i, at det ville være godt for samfundet at blive bundet sammen, og derfor skal argumenterne fra os imod et forslag om ophævelse altså ikke gå på det trafikale, men derimod – hvis man ellers kan finde nogen argumenter – på økonomien.

Etablering af en Storebæltsforbindelse vil i 1990 mindst løbe op i 20 mia kr., det vil være minimum. Er der nogen i dette folketing, der tør bare så meget som overveje så stor en investering for engang efter 1990? Ikke engang SV-regeringen ville, hvis den skal være

ærlig – det er den nu sjældent – turde tro på, at en sådan investering kan foregå før 1990.

Vi står altså med en lovgivning, som teknisk set er forældet på det tidspunkt, hvor vi får økonomiske muligheder for at føre den ud i livet. Så er der kun tilbage at sige, at vi er klar over, at det vil være et nederlag for socialdemokratiet til venstre, hvis lovgivningen om den faste forbindelse over Store Bælt bliver ophævet.

Skal jeg gøre nogle ganske få bemærkninger – og det skal blive kort, hr. formand – om det trafikale, skal det kun være, at med den lovgivning der foreligger, er det forudset, at trafikanterne selv skal betale. Vi havde nok gerne set, at en Storebæltsbro, den dag vi får økonomi til det, ikke skal betales ved hjælp af bropenge. Det hænger sammen med, at udnyttelsen bliver så meget ringere, hvis vi skal køre med dette bureaukрати. Vi håber altså, vi under udvalgsarbejdet kan få regeringen i tale. Jeg er sikker på, at en stor del af de socialdemokratiske medlemmer erkender, at den aktuelle tekniske lovgivning ikke er rimelig, når vi engang i slutningen af 1980'erne, i begyndelsen af 1990'erne, kan få økonomi til at bygge en fast forbindelse over Store Bælt.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg ser ingen grund til at kommentere de polemiske bemærkninger, som hr. Glensgård just har afleveret, heller ikke dem, som fremgår af bemærkningerne til det foreliggende forslag.

Derimod vil jeg kort understrege, at venstre er og har været, også før denne regering blev dannet, imod bygning af en Storebæltsbro nu. Under debatten i oktober måned gav vi klart udtryk for vores holdning til det lovforslag, som foreligger. Vi mener ikke, det bør tages af bordet, selv om vi er modstandere af, at broen bygges nu. Der er mange grunde til det, og dem gjorde vi opmærksom på i oktober.

Jeg skal her indskrænke mig til at pege på ét eneste argument, nemlig synspunktet om arealreservationer. Hvis der på et eller andet tidspunkt skal bygges en fast forbindelse, vil det være meget hensigtsmæssigt, at de tilkørselsveje, der skal bruges til en sådan fast forbindelse, kan placeres uden alt for store gener for landskab, byggeri osv., og forudsæt-

[Svend Erik Hovmand]

ningen for, at man kan foretage sådanne reservationer, byggelinjer osv., er, at man har et eller andet lovgrundlag for det. Alene af den grund er der altså et væsentligt argument for at opretholde loven, som den er udformet.

I øvrigt skal jeg henvise til de bemærkninger, vi tidligere har gjort gældende i dette spørgsmål.

Grove (KF):

I modsætning til regeringen ønsker vi fortsat broen over Store Bælt bygget snarest, men vi kan godt se, det ikke vil være let at samle flertal for det synspunkt på nuværende tidspunkt. Det er vel heller ikke blevet lettere, efter at venstres politiske ordfører, hr. Ellemann-Jensen, udtaler, at venstre og socialdemokratiet i fremtiden – eller i hvert fald til næste valg – skal føre fælles valgkamp på vent-og-se-regeringens fælles politik. Nu må vi altså forudse, at socialdemokratiet og venstre på dette område skal føre en fælles politik, og da vi jo ved, at venstre ønsker Storebæltsbroen i mølposen, går jeg ud fra, at socialdemokratiet også på det punkt følger trop.

Det er egentlig beklageligt, at fremskridtspartiet fremsætter dette forslag på nuværende tidspunkt. Det er vel også betegnende for fremskridtspartiet at fremsætte negative forslag. Det havde da været mere spændende, hvis fremskridtspartiet havde fremsat et lovforslag om en privat finansiering, som de egentlig selv lægger op til i bemærkningerne. Hvorfor kommer man ikke med et positivt lovforslag, som vi reelt kunne behandle, så vi kunne komme videre ad den vej, i stedet for bare at komme med negative ting hele tiden? Det er også det, der gør det så vanskeligt at få fremskridtspartiet med ind i et positivt samarbejde i folketinget, at de altid kommer med negative forslag, som dette her er et udpræget eksempel på.

Jeg synes, det havde været mere positivt, hvis fremskridtspartiet havde fremsat et forslag om privat finansiering eller et forslag om at sætte det på folkeaktier, så kunne vi jo få noget opsparing i gang i dette land. Jeg tror, det er bedre, om vi kunne opsure købekraften igennem besparelser eller opsparing på folkeaktier til Storebæltsbroen, end at vi udsteder alle disse statsobligationer, som vi

sælger til udlandet og kommer til at betale høje renter af. Hvis man var kommet med positive tanker i den retning, havde det kunnet sætte gang i udvalget for at få undersøgt sådanne muligheder. Men det er da muligt, at man ved at fremsætte ændringsforslag til dette lovforslag kan nå at bearbejde det i den retning, og det er en tankegang jeg kunne tænke mig fremskridtspartiet kunne gå positivt ind i.

Bollmann (CD):

Centrum-demokraterne er nok et af de partier eller måske det parti, der mest klart er gået ind for etablering af forbindelsen over Store Bælt, altså Storebæltsbroen. Det har vi gjort af flere grunde. Vi finder, at det er så alvorligt et problem for de dele af landet, der mener, det er nødvendigt at holde landsdelene samlet. Det er jo ingen hemmelighed, at en stor del af landet efterhånden har en fornemmelse af, at det, der sker på Fyn og hele den sydlige del af Jylland, egentlig ikke kommer resten af landet ved. Jeg skal ikke her drage paralleller til problemet med flyruten Jylland-London, men jeg er overbevist om, at ministeren godt ved, hvad jeg mener, eftersom han selv kender problemerne for dette område.

Vi har også rejst spørgsmålet om Storebæltsbroen tidligere her i tinget, også i denne samling. Vi fik ingen afklaring fra den nye regering, og vi fik heller intet af den af ministeren i dag; det synes jeg simpelt hen er for dårligt. Regeringspartiernes bemærkninger her i dag har desværre også bekræftet, at ingen tager sagen alvorligt. Det er da interessant at se, at 66 socialdemokrater den ene dag stemmer for en bro, og dagen efter, når venstre er kommet med i regeringen, alle 66 stemmer imod. Jeg ved godt, at partiet venstre er blevet betalt for dette samarbejde, ligesom vi kan se, at de selv kommer til at betale på andre områder – jeg kunne nævne spørgsmålet om værdistigninger og lejeværdier osv., men det kommer ikke denne sag ved. Det, det efter CDs opfattelse drejer sig om, er at få etableret en broforbindelse og få startet hurtigst muligt.

Nu er det fremskridtspartiet, der er kommet med et forslag i dag, men det er svært for befolkningen at vide, hvad fremskridtspartiet egentlig vil; jeg synes, ordføreren

[Bollmann]

havde svært ved at forklare, at partiet vil op-hæve loven om Storebæltsbroen, når man i bemærkningerne samtidig siger, at man gerne så en bro bygget. Hvad skal man så egentlig tro på? Nu siger man selvfølgelig så meget i bemærkningerne til lovforslaget, som er helt hen i vejret; man siger ting, som formentlig efter formandens opfattelse ikke er egnet til gengivelse fra denne talerstol.

CD ønsker en broforbindelse bygget af staten – det har vi stemt for adskillige gange – men da vi åbenbart intet kan få at vide om, hvornår det kan ske, vil vi gerne være med til at undersøge, om der er andre muligheder for en finansiering, f. eks. en privat finansiering. Men som sagt er det et spørgsmål, om der overhovedet er nogen, der tror på fremskridtspartiets gode vilje i denne sag.

Nu har vi hørt, at både det næststørste parti og det største parti her i tinget har en noget mærkværdig opfattelse af, hvordan sagen skal klares, så jeg kan godt se, der bliver problemer med at få en afklaring også ved denne behandling. Der skal imidlertid ikke være tvivl om CDs positive vilje til at få afklaret problemet om Storebæltsbroen hurtigst muligt.

Bjørn Poulsen (SF):

Jeg skal starte med noget yderst usædvanligt, og det er at rose en enkelt ting, der er kommet ud af det regeringssamarbejde, vi har i dag, nemlig at bygningen af Storebæltsbroen er blevet udsat i et vist antal år.

SF har tidligere fremsat forslag om at udsætte bygningen af Storebæltsbroen; det gjorde vi i forrige folketingssamling, og det står vi stadig væk ved. Vi mener ikke, det er nogen særlig god løsning at bygge en Storebæltsbro, og vi mener heller ikke, at de økonomiske muligheder er til stede. Derfor vil vi afvise fremskridtspartiets forslag. Vi er tilfredse med den lovgivning, der findes på dette område for øjeblikket, og som ligger i en skuffe; vi håber ikke, at den skuffe bliver åbnet de første mange år. Hvad angår de økonomiske muligheder for fremtiden, tror jeg man vil give mig ret i, at det kommer til at vare en halv snes år, førend man overhovedet begynder at tale om en Storebæltsbro igen.

På SFs vegne skal jeg afvise fremskridtspartiets lovforslag.

Ib Nørlund (DKP):

Der er al mulig grund til at angribe regeringens Storebæltspolitik, for der er – i hvert fald fra den side af regeringen, der burde være den bedre halvdel – tale om et løftebrud over for en af de største beskæftigelsesplaner i en arbejdsløshedstid. Men alt, hvad vi har kunnet sige imod den måde, regeringen har optrådt på, har vi sagt tidligere, og jeg tror såmænd ikke, det gør et uudsletteligt indtryk, om vi gentager det. Men jeg synes nok, det er værd at lægge mærke til, at det foreliggende forslag fra fremskridtspartiet jo ingenlunde tilsigter at råde bod på den side af sagen. Det er også bemærkelsesværdigt, at arbejdsløshedsproblemet i de ellers veltalende bemærkninger er fuldstændig ligegyldigt for Z-partiet; det nævner man ikke med ét ord.

Forslaget ændrer jo ikke noget i de faktiske forhold. Man vil bare have, at Storebæltsbroen endeligt skal smides over i den bunke, hvor Københavns tunnelbane og en hel række andre fortræffelige projekter ligger i forvejen, og altså på den måde kvæle alle bestræbelser på at få broen bygget.

Nej, det, der er tale om, er et stykke partipolitisk hæklearbejde, så Z-partiet kan indtage alle modstridende standpunkter, når de bevæger sig rundt omkring, og bagefter sige: dér kan I selv se, hvad sagde vi? Man bryster sig af, at man er gået imod forslagene om en Storebæltsbro – er draget i ledning, tror jeg endda man udtrykker sig – men samtidig får man sagt i bemærkningerne, at man sådan set også er for; man så gerne broen bygget og andre positive bemærkninger. Samtidig stod ordføreren og sagde, at det i hvert fald ikke blev i dette århundrede, så der kan ikke ligge så meget i de overvejelser.

Man siger, at det kunne tænkes, at nogle private ville gå ind for sagen, men det ville jo også sige med alt det, som følger deraf, for samtidig siger man i bemærkningerne, at man er imod de uheldige forhold med hensyn til fragtproblemerne på Store Bælt, som eksisterer, men de vil jo ikke blive mindre, hvis det er et privat foretagende; det vil medføre en hel række helt anderledes problemer. Det er formentlig sagførerånden i fremskridtspartiet, der til sidst får dem til at konstatere, at det værste i det hele er, at der står

[Ib Nørlund]

en sådan lov i lovbøgerne; nej, det er det nu ikke.

Jeg vil altså på vores vegne afvise fremskridtspartiets forslag. Jeg synes såmænd godt, vi kan bevare den lov stående i lovbøgerne som et skændselsmonument over regeringen, eventuelt som en spore i siden på dem.

Niels Helveg Petersen (RV):

Fremskridtspartiets forslag er i hvert fald tilsyneladende et forslag om at ophæve loven om Storebæltsbroen. Men det fremgår af bemærkningerne klart, at det jo ikke i realiteten er det, der er hovedsagen. Hovedsagen for fremskridtspartiet er åbenbart, at en bro under ingen omstændigheder må opføres for offentlige midler, og det er det, man ønsker at slå fast. Derimod ser fremskridtspartiet gerne broen opført gennem privat finansiering, for det har vi råd til, må jeg forstå på fremskridtspartiets.

Denne argumentation er lige så besnærende, som den er forkert. Det samfundsøkonomiske regnestykke er nøjagtigt det samme, om broen bygges for privat udenlandsk finansiering eller for offentlig udenlandsk finansiering. Det er der redegjort for ved mange lejligheder, men det ligger åbenbart totalt uden for i hvert fald hr. Glensgårds fatteevne, at sådan forholder det sig.

Selv om jeg altså ikke tror meget på, at det nytter at forklare det én gang til, vil jeg dog forsøge, da jeg ser, at hr. Glistrup sidder her. Det er til syvende og sidst et spørgsmål om, hvad der lægges beslag på af ressourcer, af arbejdskraft og af materialer. Det er det, der påvirker det realøkonomiske forløb her i landet, beskæftigelsen, betalingsbalancen, inflationen, og denne påvirkning er nøjagtig ens, ganske uanset om det er udenlandsk offentlig eller udenlandsk privat finansiering. Hvis derfor hr. Glensgård har ret i, at vi ikke har råd til at bygge denne bro for offentlige midler, så har vi heller ikke råd til at bygge den for privat finansiering. Jeg tror, hr. Glistrup kan forstå det, men jeg tror som sagt ikke meget på, at hr. Glensgård kan.

Der ville være logik i fremskridtspartiets forslag, hvis man nøjedes med at ophæve loven om Storebæltsbroen og så undlod de bemærkninger, man har gjort om, at man i øvrigt sagtens kan bygge broen for private midler. Det ville der være en vis logik i.

Det reelle i denne sag er, at under alle omstændigheder vil der selvfølgelig være behov for lovgivning. Det er utænkeligt, at der – selv om man gik ind på tanken om privatfinansiering – kunne bygges en Storebæltsbro uden et lovgrundlag. Det følger af en lang række forhold, linjeføring, tilpasning til veje og baner og en lang række andre forhold, som selvfølgelig måtte fastlægges også med folketingets mellemkomst og ikke bare, som der står i bemærkningerne, »ved en forhandling mellem de interesserede parter«. Det går ikke, der skal selvfølgelig et lovgrundlag til.

Nu mener jeg ikke, at det mest aktuelle i dag egentlig er at diskutere, om broen over Store Bælt er i lovbøgerne eller ikke er der, for realiteten er jo den, at denne bro ikke vil blive påbegyndt i de første år, hverken med den ene eller den anden finansieringsform. Det er sådan set sket, det løb er kørt ved de beslutninger, regeringen har truffet.

Det, der nu er afgørende, er at udnytte tiden efter udskydelsen af projektet til igen at vurdere den samlede trafikforbindelse mellem Øst- og Vestdanmark, således at vi kan få et langt bedre beslutningsgrundlag, end vi har haft ved de mange lejligheder, hvor folketinget har diskuteret den nuværende lovgivning om opførelse af en bro over Store Bælt.

Alfred Hansen (DKP):

Vi har haft redegørelsesdebat vedrørende Storebæltsbroens fremtid på tegnebrættet, vi har haft dagsordener, vi har ved finanslovsdebatten diskuteret og synligt tilkendegivet vor holdning til dette projekt, så derfor skal jeg ikke trætte tingets medlemmer med at gentage, hvad retsforbundets medlemmer har sagt ved disse lejligheder, men blot pointere, at man kan anlægge forskellige holdninger. Man kan sige: vi ønsker broen bygget her og nu. Dertil hører jeg. I retsforbundets gruppe er der også medlemmer, som mener, at under hensyntagen til den økonomiske situation bør man nok vente et stykke tid. Jeg er ikke i stand til at vurdere, om der er nogen i retsforbundets gruppe, der ønsker totalt at blokere for en fremtidig Storebæltsbro. Det tvivler jeg på. Men der er altså delte meninger om, hvorvidt vi skal bygge den nu, eller vi skal vente. Ved afstemningen om finanslovsforslaget var vi 2 i vores 6 mands gruppe,

[Alfred Hansen]

som tilkendegav, at vi ønskede den bygget med det samme, og denne holdning i gruppen er stadig til stede.

Jeg vil slutte med at spørge trafikministeren, om det er rigtigt, når jeg har forstået det sådan, at regeringen fortsat prioriterer bygningen af Storebæltsbroen som punkt 1 på de store offentlige investeringer. Vi ved, at den tidligere socialdemokratiske regering havde en investeringsplan, der gik ud på 1) Storebæltsbroen, 2) naturgas, 3) elektrificering af statsbanerne. Nu har vi i dag fået en klar tilkendegivelse om, at man hurtigt ønsker statsbanerne klaret, og derfor skal jeg spørge: hvor højt prioriterer regeringen Storebæltsbroen nu? Vi ved, den er udskudt til en uvis fremtid, og det kan være, at effekten af denne udskydelse er den samme som den, fremskridtspartiet tilstræber. Det er der visse ting der kunne tyde på. Men jeg vil gerne have en tilkendegivelse fra ministeren på dette område.

Glistrup (FP):

Når fatter går på kro, bliver der ikke penge til, at mutter kan få en symaskine. Så enkel er konklusionen af de hundredvis af spalter i Folketingstidende, der er optaget af den hidtidige Storebæltsdebat. Det er slut, det er historie, det er fuldstændig aldeles afklaret, hvor vi er henne, og med denne behandling i dag indleder vi et nyt kapitel, hvor vi går ind på: hvad skal der ske i fremtiden? For det er helt åbenbart, at med de overflødige frådserier med skatteydernes penge, som har fundet sted specielt gennem de sidste 20 år, er der hverken i almindelig skatteudskrivning eller i lånoptagelse noget som helst finansielt grundlag for, at den danske stat kan bygge en Storebæltsbro. Efter mange års kamp herinde for at få ørenlyd for det synspunkt sejrede altså denne fremskridtsoptagelse i august-september-oktober, og så var det kapitel afsluttet.

Men fremskridtspartiet ligger altså også i tæten, når vi nu kommer ind i den nye afdeling. I den nye afdeling er der, som det allerede af disse tvøvede indlæg fra ordførerne i dag er fremgået, tre spørgsmål, vi skal tage stilling til, nemlig: hvem skal bygge den faste forbindelse over Store Bælt? Hvornår skal det ske? Og hvordan skal det ske?

Det var navnlig hr. Niels Helveg Petersen, som beskæftigede sig med, hvem der skulle

bygge Storebæltsbroen. Jeg må da rose hr. Niels Helveg Petersen for, at et stykke vej havde han forstået de samfundsøkonomiske sammenhænge, nemlig at man bygger ikke Storebæltsbro med penge, man bygger Storebæltsbro med ressourcer, med mandtimer, med råstoffer osv. Men det er ikke ligegyldigt, hvem der sidder og styrer disse mandtimer og disse råstoffer. Hvis det er et folketing, der har vist sig nølende og tøvede, har skiftet med, om man vil gøre det ene eller det andet, har svinget og svajet frem og tilbage og ganske tydeligt ikke har nogen som helst ansvarlighed over for andre folks penge, som man administrerer, så kommer det til at opsluge langt, langt flere ressourcer, at få et dårligere resultat, end hvis det er et privat firma, hvor den private økonomis love hersker.

Derfor har hr. Niels Helveg Petersen fuldstændig uret, når han konkluderer, at det er ligegyldigt, hvem der bygger broen. Der er ikke nogen tvivl om, at en privat, seriøs bygherre vil kunne gøre det meget bedre med et meget mindre ressourceforbrug, end staten vil kunne. Hvis det så skulle gå galt, er det den pågældende bygherre, der må affinde sig med, at han altså ikke nåede mere end $\frac{3}{4}$ af brofagene. De står så derude i Store Bælt, og det skader ikke skatteyderne. Men hvis det går galt for staten og vi får en statsbankerot undervejs, mens staten er i gang med at bygge, er det noget, som yderligere skal øge den første prioritet, vi i tilfælde af statsbankerotten i 1983 skal sætte, som vi gjorde det ved statsbankerotten i 1813. Derfor er det i allerhøjeste grad ikke ligegyldigt, hvem der skal undgælde for de fejl, der sker.

Derfor er det væsentligt, om vi kunne få nogle private til at bygge. Det må være svaret på spørgsmål 1, og det beder hr. Grove så om at vi fremsætter et lovforslag om. Men man fremsætter ikke et lovforslag om, at private skal bygge; det er noget, private selv finder ud af. Hvis private vil lave et folkeaktieselskab, eller hvad private vil gøre, må det være de private, der tager initiativet. Det er ikke os herinde, der skal være barnepiger for de private, og derfor har hr. Grove aldeles uret i sin kritik.

Selvfølgelig ved vi da godt, at så længe vi har en socialistisk regering, får vi ikke en privatbygget Storebæltsbro, og derfor må vi simpelt hen se i øjnene, at så længe vi har

[Glistrup]

den socialistiske regering, vi har siddende i øjeblikket med den socialistiske minister for offentlige arbejder, får vi ikke broen bygget af private, men vi kan da selvfølgelig håbe på, at det ændrer sig, og det gør det nok også.

Det næste spørgsmål er: hvornår skal Storebæltsbroen bygges? Det var jo således, at da ministeren endnu havde somernætternes koglari i sit blod fra elskovsaffæren derude på Marienborg ved Bagsværd Sø i sommer-nættene, troede han, at det kun varede 4-5 år. Det sagde ministeren gentagne gange i oktober måned. Jeg vil gerne spørge ministeren, om det, han sagde ved debatterne i oktober måned, at han forventer at bygge en Storebæltsbro for statsmidler i 1983, også nu, hvor det er blevet lidt mere koldt i vejret og det hede blod derfor formentlig er blevet kølnet, stadig er ministerens vurdering. Er denne regerings økonomiske politik af en sådan styrke, at vi har et sådant hold på vor økonomi, at vi kan bygge en Storebæltsbro for statsmidler i 1983? I benægtende fald: hvornår vil man så bygge den? I bekræftende fald vil jeg give ministeren et råd, som jeg ikke må give her fra denne talerstol, men jeg skal nok give ham det privat, hvis han virkelig vil fastholde, at han tror, at denne regerings politik kan føre til, at vi kan bygge en Storebæltsbro i 1983. Det, som er problematikken, er, hvornår det skal være, hvis det skal være for offentlige midler. Hvis det bliver for private midler, kan vi gå i gang, meget gerne jo før jo bedre.

Så kommer problemet: hvordan skal det gøres? Og da er det selvfølgelig helt oplagt, at hvis det skal være for private midler, må den private bygherre i allerhøjeste grad have en indflydelse på det, og så kan vi ikke have denne 1973-lov stående. Det må være uafhængigt af 1973-lovens indhold. Men hvis det på et eller andet tidspunkt skal til at være for offentlige midler, er det da afsindigt, at vi har bundet os til, at det skal være på de vilkår, som nu teknikken sagde i slutningen af 1960'erne, for 1973-loven er jo skrevet på basis af, hvad man vidste om brobygning og alle de mange andre ting i slutningen af 1960'erne. Det er da fjollet at have det stående i lovebøgerne. Vi ved, hvordan ingeniørvidenskaben udvikler sig. Vi ved, hvordan tunnelbyggervidenskab udvikler sig. Vi ved, hvordan udviklingen er med hensyn til at

vurdere de geologiske forekomster. Ja, selv så forkætrede mennesker som havbiologerne kunne dog tænkes at blive klogere i årene fremover, så de kunne hjælpe os med at finde ud af, hvordan der skal bygges. Men den er farlig at have stående, denne anvisning fra 1973, hvis vi får en trafikminister, der vældig gerne vil sætte sig selv det monument, og han så går i gang med at bygge.

Under debatten i oktober måned forsøgte vi at få en ganske klar erklæring om, at regeringen ikke uden videre vil begynde at bygge, men det kunne vi ikke få. Trafikministeren sagde - Folketingstidende 1978-79, sp. 895 - at han ikke på nogen måde kan binde en regering om 4-5 år vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt sagen vil blive forelagt rølketinget igen, eller hvad der vil ske. Når det er opfattelsen, tør vi ikke have stående den lov, så en eller anden overmodig trafikminister, hvad enten han hedder Ib Nørlund, eller hvad han kommer til at hedde, på et eller andet tidspunkt giver sig til at bygge løs i henhold til 1973-loven, for den indeholder simpelt hen en teknik, som vil være aldeles forældet. Vi ved jo, at så sent som den 27. august 1978 var det justitsministeriets lovkontors mening, efter hvad den daværende minister for offentlige arbejder sagde, at 1973-loven var en lov, der forpligtede regeringen til at bygge en Storebæltsbro og se at komme i gang med det. Man kunne blive tiltalt for rigsretten, fortalte den daværende trafikminister os i august måned, hvis man ikke byggede den med det samme. Det er indholdet af 1973-loven. Det blev sagt meget tydeligt. Bevares, jeg ved godt, at for tiden har man en anden juridisk opfattelse, men jeg har læst så meget jura, at jeg ved, at når Torp mener ét, mener Vinding Kruse det modsatte, og Illum mener det samme, som Torp gjorde. Sådant svinger og dejsler juraen frem og tilbage, så det er nu engang det sikreste at se at få slettet denne lov, som altså efter sagkyndiges opfattelse kan fortolkes på den måde.

Vi fik da også en efterklang af det i dag, nemlig fra hr. Svend Erik Hovmand, der fortæller os, at det er raret at have loven stående, for så kan vi rende rundt og foretage areal-ekspropriationer dér, hvor vi nu gerne vil krænke den private ejendomsret, som det nu engang er hr. Svend Erik Hovmands partis specialitet. Det er simpelt hen et uanstændigt

[Glistrup]

grundlag, at vi bare render rundt og foretager ekspropriationer, uden at folketinget bliver blandet ind, når folketinget har været så meget blandet ind, som det i øvrigt har været i Storebæltssagen. Derfor må loven væk.

I øvrigt fik vi ikke ud over dette arealekspropriationsargument fra hr. Svend Erik Hovmand noget som helst argument fra tilhængerne for, at loven skal blive stående i Lovtidende.

Det blev sagt af ministeren, at han måtte henvise til, hvad han sagde i oktober, men ministeren sagde jo ikke noget i oktober om det emne overhovedet. Så henviste den socialdemokratiske ordfører til det, ministeren havde sagt i dag, og som altså var en henvisning til, hvad han havde sagt i oktober, hvor han ikke sagde noget. Sådan kan vi blive ved med at synge fuldstændig på Helge Kjærulff-Schmidt-manér, hvordan man absolut ikke har nogen som helst andre argumenter for at lade denne lov blive stående, end at nu har fremskridtspartiet jo foreslået, at den skulle ophæves, og så må man da virkelig ikke risikere at komme til at stemme for et fremskridtsforslag. Det var i virkeligheden den eneste begrundelse, der var i den henseende.

Da man ikke rigtig kunne komme nogen vegne med at angribe indholdet i fremskridtspartiets forslag, gav man sig en hel del gange til at angribe bemærkningerne, og det var præcis på samme måde, som når man i øvrigt angriber bemærkninger fra fremskridtspartiets side. Man sagde: der er meget i de bemærkninger, som er utiltalende, og som vi ikke kan lide osv., men ikke ét eneste konkret eksempel. Det svarer fuldstændig til den debat, der i øvrigt går ud over land og rige, hvor man siger, at fremskridtspartiet udtaler sig sjofelt og latrinært osv., men der er stadig væk ikke nogen som helst, der kan bebrejde os ét eneste uovervejede ord, ét eneste sted, hvor vi skulle have formuleret os på en måde, som der skulle være nogen som helst saglig grund til at angribe. Det er altså præcis det samme som det, vi har oplevet i den standende debat i øvrigt i relation til folketingets forretningsorden.

Hr. Bollmann havde en lille smule fugls føde på sine angreb, og han blev så fulgt af sin tilhænger hr. Ib Nørlund, der sagde det samme, nemlig at man ikke kan finde ud af, om fremskridtspartiet vil have en Storebælts-

forbindelse eller vi ikke vil have en Storebæltsforbindelse. Vi vil gerne have en Storebæltsforbindelse, når der vel at mærke er et realistisk økonomisk grundlag bag ved det. Men vi vil ikke have en lov, som er bygget på en forældet teknik. Vi vil rydde grunden, sådan at der kan blive basis for at lave en Storebæltsforbindelse på grundlag af den til enhver tid tidssvarende ajourførte teknik. Det er det, vi vil, og så skal selvfølgelig ikke blot teknikken, men også økonomien være i orden, og det vil den være hos en privat bygherre, men ikke hos staten, i hvert fald ikke før der er gået en halv snes år eller mere, efter at den nuværende regering er trådt tilbage og vi virkelig er begyndt at få et fornuftigt styre her i landet.

Den eneste betragtning fra ordførernes side, som jeg i og for sig var noget ked af at høre, var hr. Ib Nørlunds, da han sagde, at fremskridtspartiet tilsyneladende var akkurat ligeglad med arbejdsløsheden her i landet, for den har vi ikke skrevet noget om i bemærkningerne til dette forslag. Jeg er bange for, at der også er andre her i landet, der har læst forslaget lige så overfladisk som hr. Ib Nørlund, og jeg beklager, at vi ikke har skrevet det sådan, at det også kan dække inden for hr. Ib Nørlunds kreds. Når vi i bemærkningerne starter med og hele tiden præciserer, at Danmark skal have orden i sin økonomi, og hvis staten bygger en Storebæltsbro nu, så ødelægger vi økonomien, er det selvfølgelig og selvforståeligt underforstået for os, at vi først og fremmest skal have orden i vores økonomi for at klare beskæftigelsesproblemet. Det er jo det, der i den grad gennemsyrrer hele dette forslag. Vi afskaffer arbejdsløsheden ved at få en fornuftig statsøkonomi, og en fornuftig statsøkonomi forudsætter, at vi ophæver denne lov. Stem for lovforslaget!

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Som jeg sagde i mit første indlæg, synes jeg ikke, at der er baggrund for at genoptage en Storebæltsdebat så kort tid efter en meget lang redegørelsesdebat og forespørgselsdebat. Jeg vil blot rette en enkelt misforståelse. Hr. Glistrup citerede fra mit indlæg ved debatten i oktober, at jeg skulle have sagt, at man ikke kunne forpligte en regering. Det, jeg sagde

[Ministeren for offentlige arbejder]

dengang, var, at man kunne naturligtvis ikke forpligte en regering efter en 4-5-årig periode med hensyn til skønnet, men jeg betragter det som en selvfølge, at spørgsmålet om igangsættelse af Storebæltsbroen vil blive forelagt for folketinget, før man går i gang. Jeg kan selvfølgelig ikke forpligte en regering, der måtte sidde om 4-5 år, alene af den grund, at der vil ligge et folketingsvalg imellem, og der er ingen, der ved, hvordan et folketing til den tid ser ud.

Det, vi ved, er, at der er vedtaget en anlægslov, som fastsætter, hvordan broen skal finansieres, og det er der fortsat efter mit og efter regeringens skøn et stort flertal, der står bag i folketinget, så det er der i og for sig ikke grund til at sige mere om. Det gav jeg også udtryk for i mit første indlæg.

Glistrup (FP):

Jeg sagde åbenbart for meget, sidst jeg var heroppe, så ministeren ikke rigtig fangede et af de spørgsmål, jeg stillede. Jeg skal derfor denne gang indskrænke mig til at gentage spørgsmålet helt præcist. Forventer ministeren, at Storebæltsbyggeriet kan igangsættes i henhold til anlægsloven og altså for statsmidler i 1983, således som han udtrykte det ved debatten i oktober måned, eller mener ministeren, at Storebæltsbyggeriet ligger længere ude i fremtiden end 1983?

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Efter hr. Glistrups opfattelse sagde jeg ingenting i oktober måned, da vi havde debatten sidst, men det, jeg sagde meget klart og tydeligt, var, at det er regeringens skøn, at der først efter en 4-5-årig periode vil være baggrund for at genoptage Storebæltsprojektet, og det gentager jeg her i dag. Det er fortsat regeringens opfattelse.

Ib Nørlund (DKP):

Hr. Glistrup kunne ikke lide, at jeg påpegede, at man overhovedet ikke havde beskæftiget sig med arbejdsløhedssituationen i forbindelse med Storebæltsbyggeriet. Det kan jeg måske godt forstå at han ikke kan lide, men man kommer jo ikke uden om det bare ved at sige: det er underforstået, forslaget er gennemsyret osv. Sagen er, at i diskussionen omkring iværksættelsen af Storebæltsbroen

spillede det en afgørende rolle, at vi netop på indeværende tidspunkt havde så megen ledig arbejdskraft; de samfundsmæssige omkostninger ville derfor blive særlig lave i den givne situation. Men det interesserer ikke hr. Glistrup, det siger man ikke spor om, og det må man bare notere. Man kommer ikke uden om det ved at sige, at folk er mere eller mindre tåbelige. Enhver kan se, at spørgsmålet om Storebæltsbroen set i beskæftigelsessituationens perspektiv ikke er nævnt med et ord, hverken i bemærkningerne eller af fremskridtspartiets første ordfører.

(Kort bemærkning).

Glistrup (FP):

Den betragtning, hr. Ib Nørlund her gjorde gældende, holder i hvert tilfælde ikke samfundsøkonomisk. Hvis man gik i gang med at bygge en Storebæltsbro for statsmidler, skulle man måske ansætte 1.000 mand, og så kommer selvfølgelig disse 1.000 mand i arbejde. Det er hr. Ib Nørlunds argumentation. Men når man så skal skaffe midler til at bygge Storebæltsbroen, for, skal man opkræve dem enten i form af øgede skatter, og derigennem foranlediger man mere arbejdsløshed, eller ved at staten forpligter sig ved at optage yderligere lån, og dermed belaster vi også erhvervslivet ad den vej. Andre virksomheder vil ganske givet skulle afskedige 1.200 eller 1.400 mand mere, hvis vi går i gang med at bygge en Storebæltsbro. Det er jo helt oplagt, at den ikke på nogen som helst måde gavner Danmarks samhandel med udlandet, så længe den er under bygning. Så længe man endnu ikke har fået hele forbindelsen i orden, om man så har 98 pct. af alle brofagene bygget, er det således, at den ikke er til nogen som helst gavn for Danmarks betalinger i forhold til udlandet. Derfor ville i byggeperioden den samlede arbejdsløshed i Danmark blive større, fordi der måtte afskediges folk andre steder, flere end dem, der kunne blive ansat ved Storebæltsbyggeriet. Derfor holder hr. Ib Nørlunds argumentation i hvert tilfælde ikke.

Grove (KF):

Det er typisk argumentation fra fremskridtspartiet. Man siger, at man skal have de sidste tekniske landvindinger med, og derfor tør man ikke bygge noget som helst. Man

[Grove]

må hele tiden udsætte det, for tager man en beslutning og der går 2 år med at planlægge, må man udsætte det igen, fordi man skal have de sidste tekniske landvindinger med. Her siger man: når man bygger en bro, har man ingen gavn af den, før den er færdig. Det er korrekt. Men fremskridtspartiet tror måske, man kan bygge den sidste del af broen først og få gavn af den og så bygge resten til sidst. Det er typisk fremskridtspolitik.

(Kort bemærkning).

Ib Nørlund (DKP):

Jeg synes ikke, dette er stedet at diskutere hr. Glistrups besynderlige samfundsøkonomiske teorier og slet ikke ved denne lejlighed. Men lad os da bare holde den enkle ting fast, at i alle de beskæftigelsesprogrammer, som man har lagt frem ved de sidste valg, spillede bygningen af Storebæltsbroen en ganske afgørende rolle, og det har også samlet stemmer fra et flertal af vælgerbefolkningen. Når man så uden videre sætter en streg over det, handler man i hvert fald på tværs af det, som man havde fået tilslutning til af så stor en del af befolkningen.

(Kort bemærkning).

Niels Helveg Petersen (RV):

Hr. Glistrup sagde i sit indlæg, at når fatter går på kro, så kan mutter ikke få råd til en symaskine. Det er et rammende sprog, og det er sådan set fuldstændig rigtigt. Når fatter går på kro, kan der ikke blive råd til en symaskine, hvad enten man låner i den lokale sparekasse eller man låner i udlandet. Det er simpelt hen det, der er problemet. Der er ikke råd til det i nogen af tilfældene, medens hr. Glistrup ligesom vil give det udseende af, at bare vi låner et andet sted end henne om hjørnet, kan der sagtens blive råd til det. Men lad den diskussion ligge.

Hr. Glistrup gjorde dog den fejl i hele sin argumentation, at han tilsyneladende gik ud fra, at der ikke var private firmaer involveret i den lovgivning, der ligger til grund for Storebæltbroen. Det tør dog nok siges. Hele opførelsteknikken er netop efter tankegangen lagt i hænderne på private virksomheder.

Det er nu ikke så meget det, der bringer mig herop, for så var der også en række andre urimelige påstande, man kunne begynde

at tage sig af. Nej, det er en anden bemærkning i fremskridtspartiets forslag, jeg gerne vil tage op. Det står i forslaget, at man kan ikke leve med toldgrænsen over Store Bælt. Det er noget, jeg ved hr. Glensgård også har sagt ved mange lejligheder, at det kan vi ikke leve med, det er helt urimeligt. Ja men hvis ikke vi kan leve med en toldgrænse over Store Bælt, vil hr. Glistrup så ikke forklare mig, hvorledes den private virksomhed, som skal bygge denne bro, kan finansiere det? Hvor skal pengene komme fra? Skal virksomheden bare finansiere bygningen af broen uden at få nogen indtægter? For hvis virksomheden skal have indtægter, bliver der jo en toldgrænse. Jeg forstår simpelt hen ikke dette her. Der er faktisk hverken hoved eller hale på det.

(Kort bemærkning).

Glistrup (FP):

Min korte bemærkning må i hvert tilfælde blive så lang, som det kræves for at sætte både hoved og hale på hr. Niels Helveg Petersen.

I det øjeblik en privat skal bygge denne bro, bliver det selvfølgelig efter en aftale med staten, og ved denne aftale med staten kan det fastlægges, at der ikke kan opkræves bropenge efter forløbet af f.eks. 10, 20 eller 25 år. Så har vi toldgrænsen gennem Store Bælt fjernet efter en periode på 10, 20, 25 år, og det er det længste, vi kan komme i den retning, når vi skal tage hensyn til realiteterne.

Så sagde hr. Ib Nørlund, at i alle beskæftigelsesplaner op til valget var der taget hensyn til, at der skulle beskæftiges nogle ved en Storebæltsbro. Nej, ikke i fremskridtspartiets beskæftigelsesplaner. Vi påviste også op til valget, at det ville betyde en forøgelse af arbejdsløsheden at bygge en Storebæltsbro.

Endelig hævdede hr. Grove, at vi ikke tør bygge, fordi vi hele tiden skal vente på de sidste tekniske landvindinger. Vi turde godt bygge en Storebæltsbro, hvis landet havde været konsolideret til at gøre det, men først og fremmest i den konservative finansministers tid begyndte man at ødelægge dette lands økonomi, så vi ikke havde midlerne til at bygge den. Havde man sparet op i Poul Møllers finansministertid og under de finansministre, der fulgte efter Poul Møller, havde

[Glistrup]

vi selvfølgelig skuldet bygge denne bro og gerne for statsmidler, hvis der ikke stod nogen seriøst egnet privat bygherre til rådighed, men det gjorde der. Vi har altså bare ikke muligheden for det nu, fordi vi har brugt pengene til andre ting, både da de konservative havde finansministerposten og også nu, hvor andre har den.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Melchior):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Fjerde næstformand (Melchior):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Fra medlem af folketinget *Erhard Jakobsen*, der har orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv, har jeg modtaget meddelelse om, at han fra og med den 9. februar atter kan give møde i tinget. Stedfortræderens, *Bodil Liventhals*, hverv som midlertidigt medlem af folketinget ophører fra nævnte dato at regne.

Finansudvalget har afgivet:

Betænkning over forslag til lov om statsgaranti for obligationslån optaget af Færøernes Realkreditinstitut. (Lovforslag nr. L 123). Eksemplarer vil blive omdelt.

Finansudvalget har endvidere afgivet:

Tillægsbetænkning over forslag til lov om

bemyndigelse til optagelse af indenlandske statslån. (Lovforslag nr. L 112).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Det energipolitiske udv. (7/2 79):

Udtræder: Brusvang

Nyt medlem.: Birgith Mogensen

Uddannelsesudvalget (7/2 79):

Udtræder: Erhard Jakobsen

Ny stedf.: Bodil Liventhal

Boligudvalget (7/2 79):

Udtræder: Schak Nielsen

Nyt medlem: Mølgaard

Kommunaludvalget (7/2 79):

Udtræder: Schak Nielsen

Nyt medlem: Flygaard

Det energipolitiske udv. (7/2 79):

Udtræder: Alice Hedegaard

Nyt medlem: Mølgaard

Miljø- og planlægningsudv. (7/2 79):

Udtræder: Schak Nielsen

Nyt medlem: Alice Hedegaard

Retsudvalget (7/2 79):

Udtræder: Mette Madsen

Ny stedf.: Henrik Toft

Udtræder: Ellefsen

Nyt medlem: Mette Madsen

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 8. februar, kl. 13.00.

Angående dagsordenen henviste fjerde næstformand til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 17.16