

[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