

[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-