

[Baagø.]

den sander til, eller fordi havnemundingen og forholdene i havnen, hvad ligge- og svajeplads angår, er utilfredsstillende og hindrende for den daglige sejlads, vil der før eller senere blive rejst krav om anlæg af nye dækmoler, større svajeplads, bedre anlægskaj o. s. v., og hvad sådanne krav kan komme til at betyde i anlægsudgifter, kan vi vist alle uden større besvær tænke os til.

Det fremgår af bilaget til ændringsforslaget, at ministeren har haft sin opmærksomhed henvendt på dette, idet det siges, at det norske dampskibsselskab er bekendt med disse forhold og har tilkendegivet, at det kan besejle Hirtshals havn med den nye 76 m lange færge, uden at der foretages oprensninger i videre omfang end hidtil, og uden at havneværkerne ombygges. Det lyder meget beroligende; men det må i den forbindelse ikke glemmes, at oprensningen hidtil i det væsentlige kun er foregået om sommeren, og at der ved oprensningsarbejder i forårs- og efterårstiden har vist sig at fremkomme fra 46-61 pct. spild dage. Hvad vil det ikke kunne blive til om vinteren, når stormene fra vest sætter ind? At holde en konstant vanddybde har vandbygningsdirektøren i en skrivelse af 15. april 1947 erklæret for umuligt, i hvert fald vil omkostningerne ved at holde en rende åben for en daglig færgefart blive formidable, og kravet om deltagelse i denne udgift burde efter min mening i tide have været fremført over for det norske rederi. Jeg forstår godt, at der i bilaget gives udtryk for, at man oprindeligt fra dansk side nærede betæneligheder ved at gå med til de norske planer, men jeg ser ikke noget anført, som bortvejrer disse betæneligheder.

Spørgsmålet om en færgeforbindelse mellem Danmark og Norge har flere gange i tidens løb været genstand for overvejelser og undersøgelser, således både i 1920'erne og 1940'erne, men begge gange endte kommissionernes arbejde med en enstemmig erklæring om, at Hirtshals ikke kunne anbefales

som dansk endepunkt for en sådan forbindelse. I betænkningen fra 1947 peges der således både på den pludselige tilsanding, der under storm kan ske foran havnen, på de svingende dybdeforhold foran indsejlingen og på, at en færge under storm fra nordvest og nord ikke vil kunne ligge sikkert i havnen og endog i enkelte tilfælde ikke vil kunne sejle ind i havnen.

Med henvisning til disse bemærkninger må jeg på det indstændigste fraråde, at bevillingen gives, hvorfor jeg tillader mig at anbefale det høje tings medlemmer at stemme imod ændringsforslaget. Skulle dette imidlertid blive vedtaget, vil jeg meget bede om, at der ved afslutningen af overenskomsten om færgeruten må blive taget alle mulige forbehold fra dansk side over for kommende udgifter til oprensning af sejløbet og over for eventuelt senere opkommende krav om ændringer eller udbygninger af havnen af hensyn til den norske færgefart.

Viggo Starcke: Det er ændringsforslaget under nr. 337 med den meget omtalte tekst-anmærkning, som foranlediger mig til nogle få bemærkninger. Jeg vil gerne rette det spørgsmål til den højtærede forsvarsminister, om det ikke er rigtigt, at han den 9. januar på socialdemokratiets kongres udtalte, at det vil være uforsvarligt for den vestlige verden at slække på sit forsvarsberedskab, at han videre udtalte, at vi gennem de begrænsninger i forsvarsbudgettet, der er foretaget i det sidste par år, allerede har taget forskud på den bevægelse som nu foregår i andre lande, og at den højtærede forsvarsminister endelig sagde: sparer man for meget og skærer uundværlige led bort, bliver resultatet ofte værre end intet.

I en økonomisk situation som den nuværende, hvor Danmark, dels på grund af udenrigspolitiske forhold, som det ikke har herredømme over, dels på grund af indenrigspolitiske forhold, som Danmark selv har ansvaret for, står over for nødvendigheden