

[Henry Christensen.]

enkelte dele af forhandlingsresultatet, vi kender. Det havde været ønskeligt, om tinget ved førstebehandlingen af disse problemer havde haft mere end et sporadisk kendskab dertil.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at man fra tysk side regner med en forrentning på 8 pct. af anlægsudgifterne. Gør man også det fra dansk side, eller hvilken forrentningsprocent regner man med her? Dette spørgsmål får endda forøget betydning, hvis forrentningsudgiften indgår i de beløb, som sæргеbyrerne — der i øvrigt efter min opfattelse synes at være en forstandig udvej — skal dække, men hvoraf Tyskland — som også den ærede foregående taler nævnedet det — skal have de to tredjedele og vi kun en tredjedel. Hvad er i øvrigt grunden til, at anlægsudgifterne er dobbelt så store i Tyskland som i Danmark?

Er det alle anlægsudgifterne, det er berettiget at lade finansiere gennem disse sæргеbyrer? Jeg kan forstå det, for så vidt angår havneanlæggene, der er nødvendige til rutens gennemførelse; men hvor det drejer sig om anlæg, der tjener videregående formål, enten forøgede sejlmuligheder uden for denne rute eller imødekommen af lokale trafikbehov, må problemstillingen blive en anden; dér kan det dog vist ikke være rimeligt at sæргеbyrerne skal kunne gå ind på grundlag af skævelingen og finansiere sådanne dele af disse trafik anlæg.

Endelig er der så selve finansieringen. Jeg har bemærket mig, at de tyske forbundsbaner må gå til det private lånemarked. Her klarer vi jo finansieringen meget nemmere, nemlig — som det hedder i bemærkningerne — over statens almindelige midler. Det er dem, der må holde for. Herved er vi så tilbage til det, jeg trak op som synspunkter, jeg mente måtte gå ind som baggrund for vore overvejelser. Man har ikke kunnet opnå internationale lån til finansiering af anlægsudgifterne på begge sider — står der i bemærkningerne til lovforslaget — og man har heller ikke kunnet opnå isoleret dansk lånoptagelse på specielt gunstige lånevilkår. Hvorfor er specielt gunstige lånevilkår gjort til en absolut betingelse i denne situation, selv om det er klart, at det ville være ønskeligt med specielt gun-

stige vilkår? Ikke mindst i en situation, hvor vi gennemfører disse særtakster, synes det mig rimeligt at overveje andre finansieringsmuligheder. Det fremhæves stærkt fra alle sider, at fugleflugtslinjen også vil have stor betydning for store dele af Norge og Sverige. Er enhver mulighed for optagelse af lån i Sverige eller Norge til finansiering af disse anlægsudgifter undersøgt til bunds? Vi skal jo under alle omstændigheder lægge vejene til til den store gennemgangstrafik, der altså netop tilsigtes afviklet så hurtigt, at disse trafikanter forlader os, før vi får nogen økonomisk glæde af dem. Jeg henstiller derfor, at man endnu en gang undersøger muligheden af at gå denne finansieringsvej, hvis begrundelserne er som anført i lovforslagets bemærkninger. Jeg mener, at det er så meget mere begrundet, som særtakstordningen i sig selv kan afvikle lånebyrden; den lægger altså ingen forpligtelse over på det fremtidige samfund.

Jeg kan da konkludere venstres opfattelse derhen, at vel er der betydelige argumenter for den foreslåede 100 mill. kr.s investering, men dels kræver selve forslaget en række yderligere undersøgelser og oplysninger på punkter, hvoraf jeg har nævnt nogle, dels og især må det vurderes i den større sammenhæng, som jeg har ment det absolut påkrævet at efterlyse. På nuværende tidspunkt vil venstre derfor finde det uforvarsligt at tilkendegive noget endeligt standpunkt, hverken for eller imod, men vi kan tilsige vor medvirken til en grundig overvejelse og behandling af sagen i et kommende udvalg.

Poul Thomsen: Det må erkendes, at den højtærede trafikminister kunne have fortsat med arbejdet på fugleflugtslinjen uden at henvende sig til folketinget, idet der er baggrund for fremtidige bevillinger i lovene af 1941 og 1954 om anlægsarbejder ved DSB og forskellige vejarbejder. Når den højtærede minister nu er kommet til tinget, skyldes det utvivlsomt, at ministeren har villet sikre sig en tidsfrist. I lovforslagets § 1 står der, at arbejderne skal være tilendebragt i 1962-63, og idet ministeren står med loven i hånd, vil han altså gennem de bevilgende myndigheder kunne få de fornødne penge til at gennemføre sagen. Endvidere står der i § 2, at ministeren skal