

[Horn.]

bindelse over Samsø, men det er jo en ting, som er meget mere egnet til drøftelse i udvalget. Hvis vi skulle ind i en debat om det her, ville det jo vare flere dage, for der er jo 5-6 forskellige slags alternativer at vælge imellem. Men udvalget vil tage sig god tid til at kigge på de ting.

Må jeg så sige til hr. Stæhr Johansen, som antydede, at jeg var helt i modstrid med min tidligere opfattelse med hensyn til privat finansiering, at jeg har her fremført mit partis synspunkter, men jeg vil da gerne gentage, at jeg ved tidligere lejligheder har sagt, at personlig var jeg ikke så ængstelig for at gå ind i en privat finansiering. Problemet her består jo først og fremmest i, om man kan skaffe sig den tilstrækkelige kontrol over den koncessionsaftale, som måtte indgås. Og der er jo visse usikkerhedsmomenter, det kan man ikke bortforklare, når man skal bygge et så stort anlæg ude på åbent hav, som afdøde professor Engelund engang udtrykte det. Men jeg mener, vi har gjort så gode erfaringer både ved Limfjords-tunnelen og ved den nye Lillebæltsbro og det, der nu tegner sig for KLV, at med det, som regeringen her foreslår, vil det nok være muligt at finde frem til en selskabsform, som absolut vil tilgodese de interesser, man på mange måder kan drage nytte af over for private. Jeg har ofte tænkt på, hvad der egentlig skulle begrunde, at private skulle kunne låne billigere, end en stat kan. Jeg tvivler på, det kan lade sig gøre. Jeg ved godt nok, at der er stærkt interesserede folk, som har forklaret, at de bedre kan gå ind i en konkurrence, skabe konkurrencemuligheder om billig kapital, men tilbage bliver jo, at med disse store anlæg vil långiverne hele tiden vide, at det trods alt er den danske stat, der står bagved, så mon ikke det er en illusion at tro, at man fra privat side kan låne billigere.?

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, om jeg skule være blevet betænkelig over for Saltholm, fordi jeg nævnte forholdet med SAS. Absolut ikke. Det er jo sådan, som jeg også tidligere har givet udtryk for, at der er ingen luftfartsselskaber, der i øjeblikket er i stand til at skaffe så meget egenkapital, at de kan klare den fremtid, de står over for. Vi er i den lykkelige situation, at SAS er et af de selskaber, måske det selskab, der bedst

har været i stand til at skaffe sig fortjeneste på sin indsats. Men det er jo ikke anderledes, end at alle selskaber, ikke mindst europæiske, vil være i store vanskeligheder i de kommende år, og derfor kan det ikke hjælpe, at vi forestiller os, at SAS kan tage alle mulige belastninger. Det er da også sagt fra SAS' side i sin tid, at de går ind for Saltholm, men under den forudsætning, at de ikke påføres økonomiske belastninger, som skaber vanskeligheder for selskabet.

Så havde jeg lyst til at sige nogle ting til hr. A. Chr. Andersen, men det har ministeren gjort. Jeg synes, det er forkert, at man ligesom bilder den jyske befolkning ind, at hvis vi bare vil give slip på Københavnsområdet, kunne man få masser af trafik over til Jylland. Jeg tror, Jylland har fået meget de senere år, og de vil i fremtiden få alt det, som er naturlig trafik, nemlig chartertrafikken. Og tænker man sig at der ad åre bliver lavet lidt om på charter- og rutetrafikken i hele verden, opstår der måske en mulighed for disse jyske erhvervsfolk, som ikke vil over København.

Endelig til sidst om det problem, som hr. Per Federspiel og hr. Robert Christensen var inde på, Østersøbroen. Jeg er ikke utilbøjelig til at tro — det er naturligvis noget af gætteri, men det er ret logisk og trafikøkonomisk også forståeligt — at det tilbud, der ligger fra svensk side om at bygge en fast forbindelse i K-M-linjen, har en meget nøje sammenhæng med, at vi inden så forfærdelig lang tid bliver præsenteret for et forslag om, at man fra tysk og svensk side bygger denne bro. Så er spørgsmålet: vil vi sige nej? Det vil vi vel ikke. Vi vil stille visse betingelser, anlægget må ikke laves på en sådan måde at det generer os, men man skal ikke tro, at tilbuddet fra svensk side om K-M-forbindelsen er uden forbindelse med tanken om at få bygget en Østersøbro.

**Stæhr Johansen:** Jeg skal ikke forlænge debatten ret meget. Jeg kunne selvfølgelig godt have tænkt mig en lang debat med hr. Guldberg angående spørgsmålet om tunnel eller ikke tunnel, men det vil jeg afstå fra. Jeg har den bestemte opfattelse, at tunnelprojektet er et projekt fra 1930ernes tid. Den moderne teknik har efter min opfattelse ført med sig, at selv om en bro er dyrere, vil den alligevel være et stort overskudsfore-