

[A. C. Normann.]

som det er sket her, for man kan vel godt sige, at andet end en sådan ventilation af tanken, en ventilation, der sætter os i stand til at gøre nogle refleksioner, kan det foreliggende forslag vel ikke være.

Vi er i det radikale venstre i princippet enige med forslagsstillerne — i princippet, gentager jeg — og tilfreds med den givne lejlighed til at understrege dette på ny. Men én ting er jo principperne, noget andet er forslaget enkeltheder, og her må jeg desværre sige for min del, at jeg synes, disse er temmelig uovervejede. Jeg skal nævne et par eksempler på det. Kravet i slutningen af forslaget om, at endeligt lovforslag skal kunne fremsættes i løbet af mellem 5 og 6 uger, er sandsynligvis aldeles uopfyldeligt, selv med den bedste vilje fra den højtærede minister for offentlige arbejders og fra administrationens side, når man tager i betragtning, at det grundlag, på hvilket tilbud skal afgives, må underkastes en så omhyggelig prøvelse, at fristen ved nærmere eftertanke ser helt urimelig ud.

Man kan vel godt sige — det forstår jeg nu også at det ærede medlem hr. Ninn-Hansen selv er inde på, har en vis forståelse af — at det er en såre tvivlsom ting, om man kunne få noget firma eller selskab til at udarbejde tilbud uden først at vide en række ting af afgørende betydning, f. eks. hvilken kontrol staten skal have med afgifterne og disses størrelse. I hvilket forhold skal disse følge lønninger og vedligeholdelsesudgifter? Skal de kunne svinge i takt med disse? Skal afgiften være en høj afgift til fordel for en kort koncessionsperiode eller en lav afgift med en lang årrække, inden staten kan overtage anlægget? Tænkes der på konkurrenceklausuler over for andre parallelle trafikmuligheder, eller om ikke parallelle, så trafikmuligheder, der også forbinder vore landsdele med hinanden sydligere eller nordligere? Skal tilbudgiverne kunne være sikre på, at staten er koblet ud som konkurrent, eller skal staten trods alt, indtil tilbud foreligger, holde den udvej åben selv at bygge for lånte penge for derefter at afdrage lånet ved hjælp af opkrævede afgifter? Denne sidste tanke er ikke udtryk for et ønske hos mig, men måske er det klogt ikke helt at bandlyse den

på forhånd, indtil tilbud foreligger fra privat side.

Efter forslaget har man også spurret af, så vidt jeg kan se, for den, synes jeg, rimelige adgang til at lade andre selskaber end de finansierende, som måske netop kun er indstillet på at bygge og finansiere, overtage koncessionen enten som midlertidige ejere eller som forpagtere, altså selskaber, der er indstillet på at lede driften af et sådant foretagende. Der findes f. eks. i USA selskaber, som er indstillet på at købe, afdrage og drive f. eks. meget store hovedvejsstrækninger, som entreprenører har bygget.

Når fristen for det mere detaljerede lovforslag, som man gerne vil afkræve ministeren, er sat til den 15. marts, har jeg opfattet dette sådan, at det også indebærer, at lovforslaget så bør færdigbehandles i indeværende samling. Skulle forslaget hensigt kun være en, man kan godt for min skyld sige naturlig gennemdrøftelse i sommerens løb af et lovforslag, som var fremsat i den hensigt, kunne man jo nok bære sig noget mindre hovedkulds ad og dog alligevel skynde sig.

Vi kan i det radikale venstre ikke stemme for forslaget i den udformning, som det her har fået, men jeg gentager, at vi er tilhængere af, at Store-Bæltsforbindelsen søges etableret ved hjælp af private midler. Jeg vil sluttelig i den forbindelse pege på, at vi gerne, inden fremgangsmåden vedrørende finansieringen endeligt fastlægges, vil have foretaget en vurdering af den tanke, der for nogle år siden fremsattes fra radikal side, nemlig at denne store sag sættes på folkeaktier, hvad der måske ville medføre forskellige fordele; bl. a. ville der jo heri ligge en betydelig national opsparing, som indpasset i den økonomiske udvikling måske kunne vise sig meget værdifuld. Jeg kunne godt tænke mig, at den højtærede finansminister ville have sympati for en sådan tanke.

Aksel Larsen: Jeg forstår så udmærket forslagsstillerens bevæggrunde til at komme med dette mærkværdige forslag. De ønsker at stille sig og deres parti i relief i befolkningen, som forventes at ville have en Store-Bæltbro, og nu skal det altså fastslås, at de, der presser på for at få denne bro, er