

[Holmberg.]

måske ville modsætte sig det. Der var altså en hel del, som var uklart før mødet, og selv om jeg ikke vil sige, at alt var helt klart efter mødet, synes jeg dog, at det var en meget nyttig orientering, vi fik.

Det sikkerhedsmæssige vil jeg vende tilbage til, men NATO kan vi allerede nu lade ude af betragtning, for vi fik af ministeren det svar, at NATO ikke blandede sig i det foretagende. Vi kan altså tage det hele op til drøftelse både i øjeblikket her i folketinget og senere i det udvalg, som bliver nedsat.

Der er overhovedet ingen tvivl om, at store dele af befolkningen ønsker en åbning af de militære flyvepladser, så der bliver bedre flyveforbindelser, og der er heller ingen tvivl om, at de dele af Jylland, der kan høste stor fordel heraf — her tænker jeg på Sønderjylland i forbindelse med Skrydstrup og Midt- og Vestjylland i forbindelse med Karup — er forfordelt trafikalt set i forhold til andre egne af Danmark. Jeg kunne uddybe det med mange kendsgerninger om dårlige forbindelser, men det mener jeg egentlig ikke er nødvendigt, for det er vist nogenlunde klart for de fleste, i alt fald for dem, der bor i Sønderjylland og Midt- og Vestjylland. Tilbage bliver så, når vi tager alt i betragtning: hvorfor ikke beflyve de militære pladser med civilfly? Ja, hvorfor?

Jeg lyttede meget intenst den dag, vi havde samtalen med ministeren og generalen, og ligeledes har jeg med stor interesse gennemlæst generalens bemærkninger både om luftvåbnet, sikkerheden, de forskellige flytypers egenskaber, forskelligheder i kontrolprocedure, det danske klima o. s. v. Og hvad kan vi så som lægmænd udlede af denne sagkyndige redogørelse? Jeg indrømmer gerne, at generalens oplæg sikkert kan tolkes på flere måder, men det er min opfattelse, at generalen — og det er ganske naturligt — sikkert gerne vil beholde både Skrydstrup og Karup som rent militære flyvepladser; det er der måske ikke noget at sige til.

Så kommer vi til flyvesikkerheden, højtærede minister. Når det drejer sig om begrænset civil anvendelse — og det er det, vi skal drøfte — kan vi vist være enige om, om ikke i dag, så måske senere, at det, når

vi tager det hele i betragtning, kan gå an.

Flyvergeneralen gjorde jo opmærksom på, at den operative bevægelsesfrihed til tider kunne være noget begrænset på en uønsket måde, og det tror jeg såmænd gerne er rigtigt, men hertil vil jeg føje, at måske ville det være rimeligt, om luftvåbnet tog så meget hensyn til civilflyvningen, at det kunne indrette sig derefter — for øvrigt også for flyvevåbnets egen skyld. Personligt vil jeg sige til den højtærede minister og til det danske flyvevåben, at vi i vort parti selvfølgelig har de bedste følelser over for det danske luftvåben, og det ved ministeren jo også godt, men jeg vil alligevel mene, at befolkningens interesse i civilflyvning med landing på de militære pladser vil være en fordel for begge parter. Jeg er for øvrigt også helt overbevist om, at vi alle vil føle os trygge ved at vide, at vi går ned på en militær flyveplads med det toptrænede personale, vi ved er dér.

Jeg mener altså at kunne sige, at det, som generalen måske var mest betænkelig ved, var konsekvenserne. Generalen nævnte de mange flyveforbindelser, som måske ville komme, endvidere charterfly, skolefly og taxafly.

Jeg kan på mit partis vegne sige, at vi er indstillet på at rette os derefter: ingen charterfly, ingen skolefly og ingen taxafly og måske endda også kun få flyveforbindelser, måske kun morgen og aften. Så vidt jeg er orienteret, er det vist rigtigt, at så ville det heller ikke genere militæret væsentligt; det er jo sjældent, man dér flyver før kl. 9 og efter kl. 16. På dette grundlag vil vi meget gerne drøfte det hele i udvalget.

Jeg er i øvrigt overbevist om, at det er meget nyttigt, at vi får denne sag gennemdrøftet, også for at befolkningen kan få besked om den. Som jeg sagde til indledning, er der dårlige forbindelser i de områder, der tænkes på: Sønderjylland og Midt- og Vestjylland. Det er store befolkningsgrupper, det drejer sig om, der er forfordelt i forhold til befolkningen i den øvrige del af landet. Alene i Ringkøbing og Viborg amter drejer det sig om 400.000-500.000 mennesker, og tager vi de sønderjyske amter med, bliver det i alle tilfælde over 1/2 mill. mennesker, som i allerhøjeste grad må være interesserede i dette spørgsmål.

Byerne Skive, Viborg, Silkeborg, Holste-