

[Holmberg.]

bro og Herning ligger alle inden for en radius af 20-35 km fra Karup, og noget lignende gør sig gældende i forholdet mellem Sønderjylland og Skrydstrup. Jeg kan meget godt forstå, at det næsten er et folkekrav at få åbnet de militære pladser; det kan være svært for befolkningen netop her at forstå, at civilfly ikke kan få lov til at lande, når det kan lade sig gøre i den øvrige del af landet at åbne de militære flyvepladser — jeg tænker på Tirstrup, som er en militær lufthavn, og også på Ålborg. Hertil kommer, at staten i alle tilfælde foreløbig vil kunne spare sig selv for en udgift på ca. 30 mill. kr. — jeg tænker på lufthavnen ved Hammel — og det er vel ingen skade til at nævne det netop nu.

Det er altså en væsentlig ting, vi har på dagsordenen i dag. Der er sikkert endnu en del, vi mangler klaring på, men det kan vi sikkert få i det udvalg, som bliver nedsat.

Jeg ved ikke, om trafikken på Karup er væsentligt større end den samlede trafik på Ålborg flyveplads — jeg siger med vilje den „samlede trafik“ i Ålborg. På den militære plads er der jo både ruteflyvning morgen, middag og aften og endvidere natpostflyvning; derudover er der skolefly, svævefly m. v. Når så megen forskellig flyvning kan fungere, er det sikkert, fordi det netop er på den samme plads. Og noget væsentligt i forbindelse med det, vi her drøfter, er, om det er bedre at have det hele inden for hegnet — som det er nævnt — end udenfor. Det er et væsentligt spørgsmål i forbindelse med sikkerheden, og her vil jeg lige henvise til, hvad jeg mener at have læst — hvis det er forkert, kan den højtærede minister jo retlede mig. Jeg har set, at militæret har nævnt, at skal der åbnes en flyveplads inden for Karups sikkerhedszone som Skinderholm ved Herning, så har luftvåbnet betænkeligheder, og man vil forlange at tage disse fly ned på Karup; man vil hellere tage dem ned på Karup flyveplads. Nu nævnte ministeren det sikkerhedsmæssige med hensyn til luftvåbnet, men ministeren ved jo godt, at der knap nok er enighed inden for luftvåbnet herom. Vi kan tænke på oberst Børgesen fra Skrydstrup, der har sagt: vi vil hellere have dem ned på pladsen her end udenfor.

På mødet i ministeriet bekræftede general Pagh, at oberstens synspunkt også var hans. Jeg har for øvrigt også set, at det ærede medlem hr. Horn har været på studierejse i Amerika, og han har nævnt, at det i Amerika var helt almindeligt med en vis form for sammenblanding. Det samme gælder Norge, Holland og Vesttyskland. Det finske luftvåben er måske det mest åbenhjertige. Jeg er orienteret om flere samtaler med fremtrædende medlemmer af det finske luftvåben. En udtalte sig på denne måde: i længst svundne dage var der vel nok nogle gubber, der mente, at de to kategorier af flyvning burde holdes hver for sig, men deres røst er nu forstummet. Der er ingen i Finland, der har negative bemærkninger om samarbejdet — tværtimod. Han nævnte det økonomiske, og han sagde også, at af sikkerhedsmæssige grunde foretrækker man dette samarbejde — han sagde udtrykkeligt „sikkerhedsmæssige grunde“.

For en lægmand lyder det egentlig meget rigtigt, det, der er sagt fra fremtrædende militær side både derude — som jeg her har refereret — og herhjemme. Vi må altså så begynde at afveje, hvad der er det mest betryggende, og jeg tror stadig på grundlag af den orientering, jeg indtil nu har fået, at det er mere betryggende, at fly dirigeres fra et og samme kontroltårn end fra 2 kontroltårne. Arbejdet bliver mere kompliceret, hvis de pågældende samtidig skal holde kontakt med hinanden og give underretning om de dispositioner, de har truffet.

Jeg kunne blive ved at referere både for og imod, men lad mig til slut blot nævne, at jeg har læst en artikel af en tidligere dansk militærflyver, nuværende SAS-pilot Per Alkærsig. Han anfører deri mange betragtninger, og jeg er sikker på, at han siger det på rigtig måde, når han nævner, at han mener, det var enklere, billigere og sikrere, om luftvåbnet og de civile rutefly benyttede de forhåndenværende flyvepladser. Dette er jo ikke en lægmands betragtninger, det er ikke mine betragtninger, det er en sagkyndigs betragtninger.

Er der så behov for flere flyvepladser i det hele taget, spurgte ministeren. Det er meget, meget svært at svare helt konkret på, før de er etableret, men der er for mig ingen tvivl om, at der skal nok vise sig at