

opnådda handelspolitiske resultat på andra håll. Man kan säga, att neutraliteten utgör ett konstruktivt element även i den ekonomiska integrationen, icke minst då det gäller en vidare utveckling av det ekonomiska samarbetet mellan samtliga europeiska länder.“

Den finlandske udenrigsminister tilføjede, at det nærmeste mål nu må være at sikre, hvad der allerede er opnået inden for EFTA og i Norden. Samtidig bør man forberede et konstruktivt handelspolitisk samarbejde med udenfor stående lande i vest såvel som i øst. Men „Nordens omsorger om markedsfrågan får inte stå i motsatsförhållande till det värdefulla nordiska samarbetet.“

Phv. statsminister V. J. Sukselainen, som tilhører Centerpartiet i Finland, anså tiden for inde til at styrke det interne nordiske samarbejde, så man stod stærkere udadtil, når det blev aktuelt at optage markedsforhandlinger.

Georg Ehrnrooth fra Finlands Svenske Folkeparti advarede sin regering mod at holde sig for passiv over for den europæiske markedsudvikling: „Vi har inte något att förlora men en del att vinna på en försiktig men målmedveten aktivering av vår marknadspolitik“. De tre punkter, Holmberg pegede på, burde man fra finsk side være med til. Især lagde han vægt på, at Nordisk Råd fastsatte en tidstabel for den fortsatte udvikling af lovsamarbejdet.

Den finske folkedemokrat Georg Backlund erklærede derimod som sin opfattelse, at „intet land som vill slå vakt om sin suveränitet och neutralitet kan ansluta sig till EEC på Rom-fördragets villkor.“

Medlem af Finlands folke demokratiske parti Kuuno Honkonen tilrådede de øvrige lande at følge Finlands eksempel og udvide deres handel med østbloklændene. Øget økonomisk samkvem ville have mange andre positive virkninger end de rent handelspolitiske.

Konjunkturpolitisk samarbejde.

Den mindre gunstige beskæftigelsessituation i de fleste af de nordiske lande og dens sammenhæng med udviklingen ude i verden førte et emne ind i debatten, som ikke har været berørt ved nogen tidligere session. Statsminister Borten bragte det på bane, idet han med henvisning til de nordiske landes

afhængighed af varebyttet med omverdenen rådede til øgede nordiske anstrengelser i OECD og Den internationale Valutafond for at påvirke konjunkturpolitikken i de bestemmende lande.

Statsminister Erlander erklærede, at den svenske regerings synspunkter i denne sag var identiske med statsminister Bortens. I betragtning af den indflydelse, den internationale konjunkturudvikling øver på de nordiske landes økonomi, fandt han det fuldt beføjet at rejse denne problematik i Nordisk Råd. Det var ikke umuligt, at en fælles nordisk optræden i de internationale organer kunne blive betydningsfuld. Han ville endda hævde, at en sådan indsats i de nærmeste par år ville være vigtigere for Nordens økonomi end de markedsproblemer, man drøftede.

Øresundsbro og Saltholmlufthavn.

De økonomiske problemer optog sindene under generaldebatten i så høj grad, at kun forholdsvis få talere kom ind på andre emner.

Ved siden af markedsproblemerne og det økonomiske samarbejde var medlemsforslagene om Øresundsbroen og Saltholmlufthavnen dem, der forud for sessionen havde samlet mest interesse i offentligheden. Skønt drøftelsen af dem først for alvor skulle foregå efter behandlingen i trafikudvalget, var det naturligt, at man fra flere sider allerede i generaldebatten understregede Øresundsproblemernes betydning.

Statsminister Borten fandt det glædeligt, at to sager med så stor rækkevidde kunne optages til drøftelse i Nordisk Råd, skønt de kun har særlig betydning for to af landene. „På den måten bør vi kunne gøre oss håp om at disse sager får en løsning som gavner de nordiske land som helhet best.“

Statsminister Baunsgaard brugte et stort afsnit af sin tale til at belyse de to Øresunds-sager og fremhævede betydningen af en hurtig beslutning. Statsminister Erlander var enig med sin danske kollega om, at beslutningerne må komme, så snart det på nogen måde er muligt.

Lars Korvald, gruppeformand for Kristeligt Folkeparti i Norge, anså i modsætning til ekspertbetænkningens forslag om en København-Malmø linjeføring en forbindelse Helsingborg-Helsingør for den trafikåre, både Norge og Sverige ville have mest