

Endvidere havde Cassel stillet forslag (sag A 185) om eventuel afholdelse af en ekstra rådssession til behandling af spørgsmålet.

Ved debattens begyndelse oplystes, at trafikminister Ove Guldberg og hans svenske kollega Svante Lundkvist havde besluttet omgående at nedsætte hver sin embedsmandskomiteé til i fællesskab at forberede regeringsovervejelserne om Øresundsforbindelsen og storlufthavnen.

Udvalgets talsmand var Svend Horn, som stærkt argumenterede for at samle kræfterne om den store centrallufthavn, hvor Københavns og Göteborgs og Malmös havne ligger som vældige centre på gennemsejlingsstedet ind til det store Østersørum og ud til hele den øvrige verden. „Her er kræfter, som vi mere eller mindre er herre over, og som tilsiger os at udnytte de muligheder, som naturen her har givet os.“

Horn endte sit indlæg med som en personlig bemærkning at udtale ønsket om, at de to store projekter burde være en nordisk eller i hvert fald en dansk-svensk opgave. „Her er tale om væsentlige fordele for alle Nordens lande og først og fremmest for de 3 SAS-lande.“ Han mindede også om, hvordan han ved en tidligere lejlighed havde antydnet, at Saltholm burde gøres til „en internordisk ø“, en tanke, som der fra dansk side kun var reageret positivt på.

Aksel Larsen, en anden af Saltholm-planens ivrige forkæmpere, fastslog, at en nordisk storlufthavn kun kan placeres i Øresundsregionen. Også han fandt, at den i princippet burde være et nordisk anliggende, selv om Danmark og Sverige rent praktisk skulle løse opgaven. Han var enig med Horn om betydningen af Øresundsregionen som centrum: „enten bygger vi denne velegnede storlufthavn i Øresundsområdet, eller Nordens store lufthavn kommer til at ligge ved Hamburg. Det har vi at vælge imellem. Jeg tror ikke, at betydningen af opgavens løsning kan overdriives, og jeg vil samtidig sige, at tiden er kort.“

De norske talere under debatten, samferdselsminister Håkon Kyllingmark, senterpartisten Jon Leirfall og Nils Jacobsen fra Arbeiderpartiet, udtalte alle deres meget stærke interesse i en nordisk centrallufthavn, men var alle tre enige om, at Norge ikke skal være med at betale den.

Fra svensk side udtalte höger-mannen Leif Cassel sin store glæde over, at Stockholm-regeringen nu omsider havde indset, at storflyvepladsen ikke var et rent dansk anliggende, men „i högsta grad är en gemensam angelägenhet för Sverige och Danmark.“ Han understregede stærkt, hvor vigtigt det var at få bygget broen og lufthavnen hurtigst muligt, fordi udsættelse vil koste mange penge.

Såvel trafikminister Ove Guldberg som kommunikationsminister Svante Lundkvist, Sverige, afgav begge erklæringer om, at de mest muligt ville søge at fremskynde de politiske beslutninger om de to store Øresundsforslag.

Debatten sluttede således med fuld overensstemmelse mellem forslagsstillere og regeringsrepræsentanter og med enstemmig vedtagelse af rekommandation nr. 22. Tillige gav rådet sit præsidium bemyndigelse til, om det blev anset for nødvendigt, at indkalde til ekstrasesion.

#### 6. Samarbejde om anskaffelse af jernbanevogne (A 134).

På forslag af bl. a. Svend Horn vedtoges rekommandation nr. 25 om mulighederne for ved nordisk samarbejde at opnå besparelse ved indkøb eller produktion af jernbanevogne. Det oplystes ved høringen, at der allerede finder et samarbejde sted om reparation af lokomotiver. Udvalget pegede også på et muligt samarbejde om vedligeholdelse af vognparken, herunder oprettelse af centrale reservedelslagre.

#### 7. Ensartede fiskeafgifter for egne og andre nordiske landes borgere (sag A 118).

Lystfiskeriet får stigende udbredelse i de nordiske lande som resultat af den voksende velstand og de forbedrede rejsemuligheder. Som følge heraf er der eller påtænkes der i de enkelte lande indført en fiskeafgift, hvis provenu skal anvendes til ophjælpning af fiskebestanden o. l. I Norge bestemtes det således i 1965, at betingelsen for overhovedet at fiske i landet var erhvervelse af et fiskekort, som dog ikke giver ret til at fiske i noget bestemt vand. Årsafgiften for dette kort er imidlertid forskellig for nordmænd og ikke-nordmænd, henholdsvis 10 og 25 n. kr. Med henvisning til at Norden lystfiskerimæssigt bør betragtes som en enhed, rejste