

[Korn.]

almindelige økonomi, og navnlig hvis det sker under højkonjunktur, så er der en meget stor risiko for, at vi får en inflation, som siger sparto til, hvad vi hidtil har kendt. Derfor må vi også gå ud fra, at både regeringen og folketinget vil være meget opmærksom over for dette forhold. I tide og i alle vore handlinger må vi tage højde for, at den indgangsposition, som vi må have på det tidspunkt, hvor vi begynder på et af anlæggene, må passe til det, altså at vi har styr på vores økonomi. Det tror jeg ikke der er nogen der kan være uenige i.

Må jeg så sluttelig om Saltholmanlægget repetere et par enkelte synspunkter. Jeg har jo været meget optaget af denne sag og har ansvaret for, at det i sin tid blev fastslået, at Saltholm overhovedet kunne benyttes til lufthavn. Det var jo en ret vigtig ting at vide, og i mange år vidste man egentlig ikke rigtig noget om det. Det blev fastslået, og jeg tror, vi skal erkende, hvad en fremtrædende udenlandsk lufthavnsekspert engang gav udtryk for: øen Saltholm ligger som en Guds gave til Danmark, og vi kan roligt sige: til Norden, for vor lufthavn er jo ikke blot dansk, men dækker hele Norden og er stærkt integreret i den europæiske luftfart, ja, i hele verdensluftfarten.

Jeg ved udmærket, at mange medborgere forestiller sig, at luftfart, det er noget for de rige. Det er én betragtning. Nogle forestiller sig, at det er noget med en prestigelufthavn. De, der har den sidstnævnte indstilling, er nogle, der kender lidt mere til luftfart end befolkningen i almindelighed. Nu er jo ingen af delene rigtig. Vi ved jo alle sammen, at vi har charterselskaber, som spiller på, at de arbejder for, at den lille mand kan komme ud at flyve og komme ud og nyde sin ferie. Derved er luftfarten blevet et forbrug, som alle deltager i. Det har ikke noget at gøre med, om det er rig eller fattig.

Med hensyn til påstanden om, at der skulle være tale om prestigemæssige grunde til lufthavnsbyggeriet, vil jeg fremhæve, at når Danmark eller Norden interesserer sig for, at lufthavnen her i Øresundsregionen er meget produktiv, meget servicebetonet og har den standard, den har, så hænger det sammen med, at luftfart er blevet en meget vigtig faktor i det moderne industrisamfund.

Vi kan roligt sige, at vor lufthavn globalt set er en regional lufthavn. Med hele den produktion, vi har i vort industrisamfund — de andre nordiske lande har det delvis på tilsvarende måde, Sverige jo noget stærkere end os — og samarbejdet med tilsvarende industrilande verden over — vi trænger jo længere og længere ud; jeg tænker her specielt på Japan — må man sige, at hvis ikke vi netop havde dette produktionsapparat, som vi har i lufthavnen, så ville vi være betydelig dårligere stillet. Jeg kan godt forstå, at landmandenovre i Bække eller fiskeren ved Norsminde, eller hvem man nu vil tage, føler, at denne storlufthavn er noget, der ikke rigtig kommer dem ved. Og så er det alligevel sådan, at deres levestandard i allerhøjeste grad er afhængig af, at Danmark har, at Norden har denne regionale lufthavn, som Kastrup er.

Vi ved, at Kastrup bliver for lille, og derfor må vi flytte den over på Saltholm, sådan at vi fortsat kan have dette produktionsapparat. Vort lands og nogle af de nordiske landes økonomiske skæbne er i allerhøjeste grad forbundet med, at vi er i stand til at producere den lufttransport, som foregår fra Kastrup.

Jeg slutter med at understrege: det gælder nu om, selv om det er to store opgaver, vi skal løse, at vi ikke går med for små sko. Dette rækker ind i næste århundrede. Vi har ansvaret for på luftfartens område, at den nordiske region kan fungere luftfartsmæssigt. Jeg kan kun beklage, at Sverige ikke er gået med ind i byggeriet af lufthavnen, sådan som meningen jo var, og som Nordisk Råd har besluttet, også med svenske stemmer, i 1965. Sådan skulle det ikke gå. Vi må påtage os opgaven alene. Det har naturligvis mildnet — og det skal også siges ved denne lejlighed — at denne opgave bliver lettere for os, derved at man fra svensk side kom med det generøse tilbud den 21. november om, at de vil bygge en fast forbindelse i KM-linjen.

Med disse generelle bemærkninger skal jeg anbefale de to lovforslag til vedtagelse og fraråde at stemme for mindretalsforslaget om en tunnel under Store Bælt.

Stæhr Johansen: Der har i dag fra denne talerstol været talt om store historiske beslutninger. Man kunne fristes til, når man