

[Dohrmann]

på, hvor mange skiftende folketingsflortal der kan komme! Hvis hr. J. K. Hansen bliver smidt ud ved næste folketingsvalg og der kommer en anden socialdemokrat ind, skulle han så være bundet af hr. J. K. Hansens tåbelige aftaler? Den holder ikke. Derfor kan man efter min mening slet ikke disponere på den måde med nogle mandater, som man slet ikke kender i forvejen. En bekræftelse på det fik man af den vilde diskussion, der foregik i Socialdemokratiet, da aftalen var indgået, og så blev der stilhed. Hvorfor? Tror hr. Ikast virkelig, at samtlige socialdemokrater fra den ene dag til den anden blev overbevist om, at det var fornuftigt? Jeg tror det ikke.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Må jeg ikke bede hr. Dohrmann om at betragte Københavns Lufthavn som en erhvervsvirksomhed, som betjener en række kunder inden for luftfarten, en række kunder, der består af luftfartsselskaber, en række kunder, der kommer der, fordi de skal betjenes af disse luftfartsselskaber. Der er altså tale om arbejdspladser, og hr. Dohrman kan godt få tallet. Det drejer sig om mange, mange tusinde arbejdspladser. Alene SAS beskæftiger 10.000 mennesker i Københavns Lufthavn. Endnu en gang: Københavns Lufthavn er en virksomhed, som rigtigt nok som enhver anden erhvervsvirksomhed låner penge til anlæg og drift. Den afskriver og forrenter disse lån. For så vidt kunne Københavns Lufthavn, hvis den kunne få tilladelse til det, lige så godt gå ud på det private lånemarked og hente penge til investering. Nu låner den hos staten, og den betaler tilbage med renter igen, og staten tjener godt på det.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Den næste ordfører går utålmodigt rundt og venter på at blive den sidste ordfører i ordførerrækken. Hr. Dohrmann for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

De argumenter kunne hr. J. K. Hansen måske anvende, når vi taler om udenrigslufthavnen, men ikke om indenrigslufthavnen. Indenrigspassagererne består hovedsagelig af

folketingsmedlemmer, borgmestre, der er på besøg i København, amtsborgmestre, ansatte hos amtskommunen osv. Det er hovedparten. Der er forsvindende få private kunder. Hvis de skal videre til udlandet, er det mange gange sådan, at de stoler mere på enten deres bil eller DSB. De tør ikke løbe an på, at der går et morgenfly. Det er hovedsagelig folk, der får deres rejse betalt, og hr. J. K. Hansen kan ikke mene, at det virkelig skæpper i valutakassen, at skatteyderne kommer til at betale for, at nogle kan rejse mellem København og provinsen.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg synes, hr. Dohrmann i sin sidste udtalelse er så hård ved det jyske erhvervsliv, at det slet ingen grænser kender. Fra samtlige erhvervsorganisationer i Jylland kommer der i massevis af breve, der beder, om vi ikke kunne skabe nogenlunde tålelige forhold i indenrigsgården, så udenrigsgæster, der skal besøge virksomheder i Jylland, kan få en anstændig behandling. De jyske lufthavne er betydelig bedre end den hovedlufthavn, vi bygger op derude. Derfor forstår jeg ikke, at Fremskridtspartiet i den grad er modstander af jysk erhvervsliv, så de udenlandske kunder, der kommer, ikke kan få en ordentlig service.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Om Storebæltsaftalen dette: for det første er der tidligere igennem årtier og generationer og også i nyere tid indgået aftaler mellem partier her i huset, som selvfølgelig har vist sig holdbare. Der er også bygget broer og andre langsigtede projekter, hvor der er gået en årrække fra vedtagelse til endelig gennemførelse. Det er selvfølgelig en falsk måde at fremstille det på, når man siger, at partierne bare render fra deres aftaler. Men der er en meget vigtig grund mere til, at Storebæltsaftalen holder. Det er, at det er et sundt projekt og en god aftale. Allerede derfor vil den holde.

Med hensyn til hr. Dohrmanns påstande om, hvem der flyver indenrigs, er der nogle løse ender. Jeg synes, at før man slynger sådan nogle påstande ud og altså helt glemmer