

[Arne Melchior]

re andet. Og jeg har udtalt min overbevisning om, at de øvrige partier, inklusive regeringen og ministrene selvfølgelig, vil være villige til at se på de faktiske oplysninger. Der er givetvis ikke nogen, der er ude på at bondefange nogen.

Så vil jeg gerne sige til ministeren, at jeg var lidt skuffet over forbeholdet i svaret på det spørgsmål, der angår § 4, stk. 5, om, hvorvidt trafikministeren kan give direktiver eller han under alle omstændigheder gør det. Ministeren sagde først: Jo, det ville han gøre. Men så sagde han, at det havde nogen sammenhæng med det udvalg, der skal styre under overgangsperioden, og at det ikke skal bindes for stærkt.

Jeg mener ikke, der er nogen sammenhæng. Jeg skal altså gerne have anmeldt dette, at det må være en absolut forudsætning, at dette »kan« de facto betyder, at det vil ministeren gøre. Jeg kan slet ikke forestille mig, at han ville undlade det, men jeg vil bare have bragt det helt på det rene.

Så var der det med, at hvis man skulle forhandle lige så længe med andre som med mig, så blev man aldrig færdig. Det må jeg protestere imod! Regeringen forelagde første gang et forslag til lovtekst, som hr. J. K. Hansen sagde, omkring månedsskiftet september-oktober. Det blev afvist i Privatiseringsudvalget. Så gik der 3-4 måneder, før det overhovedet blev sat på dagsordenen næste gang, og nu har vi altså et lovforslag, der dog er fremsat den 7. marts 1990. Så det kan ikke være mange uger, der er gået med lille mig, og det er jo ikke sikkert, at den tid, der er gået mellem de møder, der har været, har skyldtes, at jeg ikke kunne, men at der måske er andre, der ikke kunne. Så jeg må give hr. J. K. Hansen ret i, at der havde været rigelig tid til at kontakte Socialdemokratiet, således som vi har anbefalet det.

Også trafikministeren må nu engang acceptere den vælgerdom, som har sammensat dette Folketing på den måde, som det skete på valgdagen, og det, at der skulle være for mange æg i kurven, må vel være et nyt udtryk for, at der er for mange kokke, der eventuelt kan fordærve maden. Det vil jeg absolut afvise; demokrati er samtale og forhandling, og man skal snakke sig til rette, og det tager noget tid. Men jeg har for 3 år siden fra denne talerstol rykket den daværende finansminister og trafikminister for, hvor den lov blev af, og jeg har gjort det i artikler og igen og igen, så den køber jeg altså ikke.

Så en ting, jeg har på hjerte: Det var denne filosofi – det var et meget fint ord, trafikministeren dér fandt på; det, han beskrev som forskel i livssyn, og jeg vil minsandten håbe, en eller anden avis i morgen vil aftrykke det i ramme og med et stort billede af trafikministeren – denne filosofi om, at det er godt at stifte gæld. Jeg afviser ikke, at det somme tider kan være fornuftigt at optage et lån for at investere beløbet fornuftigt eller for at klare en vis nødsituation. Så kan man være nødt til det, det kan være fornuftigt. Men at der skulle være noget formål i at stifte gæld, er det en borgerlig regeringsminister, der siger, at det er godt? Det er godt, vi havde landmænd, der kom til at skylde rigtig meget, for så kunne de jo pukle og få sved på panden for at se at få afdraget deres gæld! Ja, altså hvis det er filosofi eller logik, så forstår jeg hverken det ene eller det andet.

Jeg ved f.eks. som far til et antal børn – blot ikke nok, desværre – at børn udvikler sig under sygdom; de danner nogle modstoffer, der giver noget modstandskraft og giver nogle erfaringer. Men er der derfor nogen forældre, der ønsker, deres børn skal blive syge unødigt? Det er der vel ikke nogen der gør, selv om det altså har denne gunstige bivirkning. Så jeg tror ikke, finansministeren vil godkende trafikministerens filosofi om, at det er nu meget sundt at stifte gæld.

Men det alvorlige ved betragtningen, må jeg sige til trafikministeren, er, at dermed siger trafikministeren jo, at dette lovforslag skaffer lufthavnen forpligtelser på halsen, som er større end de nuværende, og det bestrider jeg. Det er jo det, hr. Nyrup Rasmussen og hr. J. K. Hansen har forsøgt at bore i: Er lufthavnen dårligere stillet efter dette lovforslag? Skal man lægge trafikministerens filosofi til grund, så bliver lufthavnen dårligere stillet. Hvis det ikke er tilfældet, som jeg påstår, ja, så er der altså heller ikke sket nogen ny gældsstiftelse.

Vil trafikministeren virkelig fastholde, at dette lovforslag er betyngende for Københavns Lufthavn? I så fald har vi forhandlet under helt falske forudsætninger.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det afgørende, når vi diskuterer personale, er, at vi ikke skaber unødigt frygt. Det afgørende er, at vi kan føre nogle forhandlinger med organisationerne, som man har gjort i mange andre