

[Horn.]

ud af. Det er en af de ting, som børn er meget optaget af, så kan voksne vel også finde ud af det.

Så blev der nævnt, at vi havde taget principbeslutning om Store-Bælt. Det har vi ikke. Vi har i 1961, da vi gav bevilling til bundundersøgelser og andre undersøgelser plus præmiering, givet udtryk for, at vi havde meget store interesser i det, og man kan vel også sige, at når man bevilger så mange penge, har man ligesom besluttet, at det skal laves, men der lå ingen principbeslutning om, at det skulle være nummer ét. Den kom først på et senere tidspunkt, nemlig den 16. maj 1963, da de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Ninn-Hansen stillede forespørgsel netop om KM-linjen eller Øresundsproblemerne. Da blev det tilkendegivet fra ministerens side, at Store-Bælt må have førsteprioriteten, og det blev der givet tilslutning til fra alle sider. Deri ligger, som jeg nævnte før, en sympatitilkendegivelse, men nogen egentlig beslutning foreligger ikke.

Måtte jeg så sige om de betragtninger, hr. Sigsgaard gjorde gældende om, at vi under alle omstændigheder bliver nødt til at låne penge til disse opgaver, at der er jo, som ministeren nævnte det, tale om en forretning, så om det er staten, eller det er private, der låner penge, er i den henseende ligeegyldigt. Det er forbrugerne, der skal betale, og vi vil også sige, det er rimeligt, at betalinger lægges til rette gennem afgifter, så det virkelig bliver forbrugerne, der må betale det.

Med hensyn til det med profitten, som det ærede medlem hr. Sigsgaard var inde på, har jo min kollega hr. Ivar Nørgaard været inde på det, og jeg kan kun sige, at da denne teori eller de tanker jo nærmest må siges at høre op i 1914 eller i hvert fald efter 1920, er det beklageligt, at en ung mand som hr. Sigsgaard ikke er kommet længere. Nu har Karl Marx selvfølgelig lige haft fødselsdag; det kan jo have noget med det at gøre.

Endelig må jeg sige, at når Saltholmudvalget bestående af de eksperter, der var tale om, blev nedsat, var det, fordi man jo måtte have nogle sagkyndige folk til at tumle med det, og jeg kan sige én ting med sikkerhed: hvis dette udvalg

ikke havde eksisteret og arbejdet med tingene, havde dette møde her ikke fundet sted nu, det kan man være ganske overbevist om. Nordisk Råd har forlangt at få klarhed i disse ting, derfor var det nødvendigt at gå utraditionelt til værks, og så går man selvfølgelig til dem, som man kan vente kan lave noget. Det har ikke skaffet den enkelte person, som også er nævnt her, og som var inde i det, det har ikke skaffet hans firma nogen som helst forret til dette arbejde.

Hr. Skovmands gennem år oplagrede personlige had til mig skal jeg overse.

Aksel Larsen: Hvis jeg opfattede hr. Sigsgaard ret, docerede han den forbløffende form for nationaløkonomi, at hvis man låner pengene til bygning af en lufthavn eller en fast forbindelse over Øresund i udlandet, bliver man nødt til for at forhindre inflation samtidig at opkræve det samme beløb i skat herhjemme. Jeg forstår altså ikke det dér, det går i hvert fald over min forstand, og jeg tror over de flestes, der har en lille smule begreb om nationaløkonomi.

Hvis man låner pengene i udlandet, får man valuta til landet. Hvis man sætter arbejde i gang for pengene, så de altså ikke bliver spist op af befolkningen i løbende forbrug, skabes der værdier for dem, og så bliver der ikke inflation. Når lufthavnen er færdig, bliver der trafik, og trafikken på lufthavnen giver valutaindtægter, så det skal nok gå alt sammen. I øvrigt kan hr. Sigsgaard, hvis han har tid og mulighed for det, sætte sig ind i de beregninger, der foreligger i de betænkninger, folketinget har modtaget, og så vil han kunne se, at der er særdeles præcise beregninger over, hvorledes dette kan gå.

Derpå en bemærkning til hr. Skovmand. Han siger — jeg må erkende, at jeg har oplevet meget fra hr. Skovmands side, men dette er forbløffende — at heldigvis er der 3-4 år, inden beslutning behøver at træffes, så vi skal ikke forhaste os; han har hørt noget om, at før 1980 behøver en ny lufthavn ikke at være færdig, og så haster det jo ikke. Ja, fordi man muligvis ved kunstgreb kan klare trafikken på Kastrup nogenlunde, omend dårligt, indtil 1980, er der jo ingen grund til at vente så længe som