

[Kirkegaard.]

fremtidige ledelse være både forsigtighed og ikke mindst agtpågivenhed med i spillet; begge dele må være til stede, så vidt som det nu kan sikres. Hvis ikke det kan sikres, er jeg ikke sikker på, at lovforslaget kan vedtages. Men mit parti er velvilligt indstillet over for forslaget, og jeg kan anbefale det til videre behandling.

Morten Lange: Jeg må hellere begynde med at være venlig. Det kan jo siges med ret stor sikkerhed og retfærdighed, at SAS flyveteknisk set er et veldrevet firma. Det flyver godt; det kan endda tillade sig forsinkelser; det anses blandt flyveselskaberne for tegn på, at man er velkonsolideret, når man gør sig den ulejlighed at reparere sine maskiner, inden man flyver. SAS er kendt for driftssikkerhed, omhu o. s. v., så for så vidt er det altså ikke det allerringeste aktiv, vi står og diskuterer.

Jeg skal med det samme tilføje, at der ikke fra vor side i og for sig er noget som helst ønske om, at SAS skal forsvinde ud af billedet — med det klare resultat, at først og fremmest de store amerikanske monopolselskaber og andre giganter kun lejlighedsvis beflyver vort land, når det måtte passe dem, og derigennem medvirker til, at vort land erhvervsgeografisk får en mere randpræget stilling, end det har i dag. Vi har egentlig slet ikke noget ønske om på den måde at overlade markedet til endnu større og endnu mere kapitalistisk imprægnerede monopolfirmaer.

Så meget til en begyndelse; derefter til den rapport, på grundlag af hvilken vor diskussion i vid udstrækning foregår. Jeg skal indledningsvis sige, at det forekommer mig at være en særdeles god rapport. Den er klart sat op, den er overskuelig, for så vidt som et embedsmandsudvalg overhovedet kan give en overskuelig fremstilling af så stort et selskabs stilling. Der er i rapporten en del udeladelser af konkurrencemæssige hensyn; og man kan forstå, at de er der, når man kender den kommercielle spionage, som luftfarten er berømt for at drive ret vidt. Det er i mange tilfælde muligt at se, hvad disse prikker i virkeligheden dækker. Naturligvis er der i denne rapport mange andre udeladelser end lige netop dem, der vedrører disse forhold, og

det er formodentlig udeladelser, som i langt højere grad har betydning for bedømmelsen af selskabets økonomiske status i dag. Jeg tror ikke, det har ligget inden for kommissoriet for embedsmændene at gøre rede for alle disse felter, men jeg mener, på den anden side, det er nødvendigt for os at komme med en analyse af de fejl, der virkelig har ført til det underskud, eller hvad man nu vil kalde det, på 280 mill. kr.

Jeg tror, at en af de mest alvorlige fejltagelser, man har begået inden for Scandinavian Airlines System, er, at man ikke har ladet sine ingeniører kigge alvorligt på det fænomen, der hedder DC 7 C-maskiner, som åbenbart viser sig at være på grænsen af, hvad man kunne klare af kommerciel luftfart; denne krydsning mellem jettrafik, hvad angår hastighed, og almindelig propelfrafik viste sig at være uheldig, og det er min ganske alvorlige overbevisning, at SAS må have haft ingeniører, som allerede på tegnebrætstadiet må have set, at det var en tvivlsom sag, som man ikke skulle investere for fuld kraft i — og det på et tidspunkt, hvor man havde de næsten lige så hurtige DC 6 B-maskiner. Denne maskine kan ganske vist ikke flyve så langt, men det er en fortrinlig maskine, og det vidste man; men den måtte man afhænde for at finansiere de store nyanskaffelser i DC 7 C-maskiner. Jeg tror faktisk, at man herigennem driftsmæssigt fik meget store vanskeligheder, samtidig med at man fik belastet sin konto med unødvendige anskaffelser. Der var aldrig noget større konkurrencemoment mellem DC 6 og DC 7; folk spurgte ikke. Folk spørger, om det er jet eller ikke jet; det andet var der ingen penge i af betydning.

Samtidig og i takt hermed skilte man sig af med sine DC 6 Ber til mere eller mindre foræringspris, som man nu kunne gøre det. Det er formodentlig resultatet af, at man i SAS allerede i 1950 og 1951 forsøgte at opbygge et chartermarked. Der var invitationer nok, men SAS var hverken til at hugge eller stikke i på det område. Man ville ikke være med på det sekundære flyvemarked, som i dag spiller så stor en rolle og især er med til at gøre flyvning populær. SAS meldte hus forbi dengang. Og det ville være klogt, om man havde