

[Morten Lange.]

haft et sådant sidefirma at kunne kaste sine DC 6 Ber ind i. Det ville have været bedre end at forære dem væk til diverse mexikanere.

Der er andre områder, som er blevet forsømt. Jeg er enig med det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen i, hvad han sagde om indlandet, og jeg er også ganske enig i de bemærkninger, der blev sagt om Grønland, for i Grønland har man ikke set meget til SAS undtagen dybt inde i en fjord.

Der er andre problemer, som ikke er taget op i vor udmærkede rapport, nemlig spørgsmålet om placering og centrering af SAS-virksomhed og om den efter min mening urationelle disposition, der er sket ved, at Stockholm skal være hovedsædet i firmaet. Men fordi man har et hovedkontor i Stockholm, behøver man naturligvis ikke at samle alle reparationsværkstederne så perifert i rutenettet. Det er blevet dyrt og upraktisk, og det er den slags ting, som vi må se at få kraftigt saneret.

Jeg tror, at til kæden af luftfartsproblemer kommer nu efterhånden flyvepladsskandalerne. Lad gå med Kastrup; den kan i hvert fald bruges. For Arlanda i Sverige ser det ringere ud. Der er en flyveplads i Rom, der heller ikke kan bruges; det kan måske være en trøst. Men det bliver nødvendigt at se på, hvorledes SAS skal opbygges i Skandinavien. Hvor skal det have sit tyngdepunkt? Hvor er det kort sagt mest praktisk at flyve fra og til?

Trafikkoncessionerne er også en alvorlig sag, som har givet SAS mange vanskeligheder. Jeg skal senere komme tilbage hertil.

Hvad angår SAS-hotellet, kan jeg ikke se andet, end at der dog er forskel på det og de mexikanske historier; hotellet er der dog, stort og firkantet. Jeg indrømmer, at jeg ikke kan se, at det, at SAS investerer penge, de ikke har, i et stort hotel, er med til at gøre flyvning folkelig, men som sagt: det er et eksisterende aktiv. Jeg kunne tænke mig mange andre måder, hvorpå SAS kunne have gjort sig gældende i hotelbranchen. Men nu er det der altså, og det giver overskud. Til slut skal jeg blot sige, at det dog vist ikke havde været nødvendigt at give sig til at investere, når man ingen penge har.

Det er værre med THAI og GAMSA; THAI, som vi ikke må vide noget om, og GAMSA, hvor det er temmelig klart, hvad intrigen har været. Man har villet købe et mere eller mindre tomt selskab, som havde nogle rettigheder. Det viste sig imidlertid, at det måske nok havde nogle rettigheder, men at disse ikke var noget værd. Derimod var det fyldt med forpligtelser. Man troede, at man købte en død kanin; det viste sig, at det var en syg kanin, og det har vist sig at få alvorlige følger. Sygdommen har bredt sig i selskabet. Jeg er helt sikker på, at de svenske privatkapitalistiske grupper, som åbenbart især har tilrådet denne disposition, herigennem har pådraget sig et ganske alvorligt ansvar, som må få absolutte konsekvenser for SASs fremtid, hvis der overhovedet skal være en fremtid for SAS. Det kan ikke blive ved på den måde, at en så beskeden del af aktiekapitalen kan være med til at gennempresse så alvorlige og så fejlagtige dispositioner. Men det viser også, at den repræsentation, som vi herhjemme fra statens side har sat ind til at varetage aktiemajoritetens interesser i DDL, åbenbart heller ikke i tilstrækkelig grad har været kyndig. Jeg skal ikke komme med nogle direkte frontalangreb på de medlemmer, som det høje ting har valgt ind i SASs bestyrelse, men blot nævne, at det formodentlig er højst usandsynligt, at der i denne sal, selv med den bedste vilje, skulle findes folk, der kunne se igennem luftfartsintriger på højkapitalistisk plan. Staten må repræsenteres ganske anderledes effektivt, hvis man skal køre videre.

Status ser altså ikke godt ud. Min største bekymring er i virkeligheden, at der figurerer et ret stort lån fra Swissair. Jeg har ikke noget imod forbindelsen med Swissair, men jeg er bekymret over, at man i dødens og nødens stund har været ude med kurven og hente penge i et mere eller mindre privat konkurrerende luftfartsselskab. Det er i hvert fald betænkeligt, og vi må i udvalget høre noget nærmere herom.

Som jeg sagde indledningsvis, er det ikke målet med det, jeg har sagt, at nu skal SAS pakke sammen, nu er det gået fallit, og nu kan vi sidde og grine ad, hvor dårligt visse kapitalistiske kredse har forvaltet skatteydernes penge, og bruge det til skræk og