

## [Morten Lange.]

advarsel. Vi vil gerne bruge det til skræk og advarsel, men vi vil alligevel hellere se fremad og se, om det er muligt at finde en løsning. For det første bliver regeringerne — for det er dem, der gør det — i fremtiden nødt til at forhandle trafikkoncessioner helt anderledes hårdt end hidtil. Jeg tænker især på forhandlingerne med USA, hvor vi dog har et og andet, vi kan spille med. Vi kan dog rulle med forskellige muskler, selv om vi nu i al fredsommelighed har ratificeret en handelstraktat. Disse forhandlinger må føres hårdt og præcist, og vi må under udvalgsbehandlingen få indtryk af, at forhandlingerne skal kunne føre til realiteter; der er ingen tvivl om, at ellers kan SAS kvæles i løbet af få år. Hvis man afskærer os fra landingsrettigheder i snart hvilket som helst land, kan det ikke nytte noget, at vi går rundt og tror, at vi er en luftfartsmæssig stormagt. Trafikkoncessionerne må føres igennem med alle de midler, der kan fremskaffes. Vi må selv tro på det, hvis vi overhovedet skal gå videre.

Derimod er det i virkeligheden ganske klart, at det, som det socialdemokratiske medlem i sin indledning var inde på, nemlig nationalisering af DDL, er den eneste naturlige udvej. Vi begynder at snige os nærmere og nærmere henimod det. Nu hører jeg, at man for at opretholde, at det næsten er et privat firma, lader nationalbanken stå for det væsentlige af det investerede. Hvor langt skal vi drive det spil? Hvorfor kan vi ikke lige så godt tage os sammen og sige: vi vedtager at satse nogle penge på luftfarten i Skandinavien, og vi vil have ansvaret? I så fald er der klare linjer, så ved vi, hvad vi gør, og hvor ansvaret skal placeres. Vi kan ikke lige med ét beslutte at nationalisere SAS, der skal flere til, men jeg synes, det vil være den eneste fornuftige og logiske udgang af denne sag. Staten må overtage hele aktieposten. Det behøver den for så vidt ikke at gøre, for den har aktier nok til, at den kan tvinge sine beslutninger igennem. For mig er det ganske afgørende, at staten, samtidig med at den bevilger penge, får den fulde indsigt og fulde kontrol med DDLs virksomhed og dermed med SASs virksomhed. Hvis ikke vi får sådan udgang på sagen, hvis ikke vi virkelig får kontrol

over, hvad der sker, og sikkerhed for, at svenske eller andre privatkapitalistiske interesser ikke igen giver sig til at lege, vil mit parti under ingen omstændigheder gå med til en sådan kæmpebevilling. Der må skabes garanti for, at luftfarten i Skandinavien ikke bliver en boldbane for privatkapitalistisk spekulation. Det er urimeligt, og det er unødvendigt. Det er i forvejen staterne, der har aktiemajoriteten. Må vi så få den respekteret. I øvrigt må jeg bede om en omhyggelig udvalgsbehandling; men jeg kan på nuværende tidspunkt intet tilsagn give om mit partis stilling til lovforslaget.

**Rimstad:** Det er aldrig særlig morsomt at skulle bede en bevilgende myndighed om penge til et foretagende, der ikke går godt. Men det er altså den situation, som den højtærede minister for offentlige arbejder i dag befinder sig i. Det skal dog siges til hans ros, at han heller ikke i sin fremsættelse lægger skjul på, at SAS — den enlige fællesskandinaviske svale, der har været så længe om ikke at bebude nogen skandinavisk sommer — som forretning går rigtig dårligt.

Man har nedsat et skandinavisk embedsmandsudvalg til undersøgelse af flyveselskabets kapitalforhold m. v., og dette „m. v.“ dækker over en undersøgelse af hensigtsmæssigheden i de større dispositioner, som selskabets ledelse har foretaget i de sidste år. Konklusionen er, at der er begået fejl, betydelige fejl, af hvilke man særlig har hæftet sig ved to, nemlig det såkaldte mexikanske eventyr, der har kostet SAS omkring 70 mill. kr., samt det københavnske eventyrhotel, der i hvert fald har kostet omkring 25 mill. kr. mere, end der var budgetteret. Der er altså her disponeret forkert for små 100 mill. kr., hvad der er et betydeligt beløb set i forhold til den sum på 280 mill. kr., som en refinansiering af selskabet kræver.

Jeg kunne næsten føle mig fristet til at ønske, at disse fejlbeløb udgjorde en endnu større del af underskuddets saldo, for så var der dog et reelt grundlag for en fremtidig lønnende drift, når fejlene var rettet. Om et sådant grundlag i dag er til stede, er nok uvist. Efter SASs egen prognose skulle underskuddet i 1960-61 på ca. 50