

[Kirkegaard.]

fordel kunne anvendes på nogle ruter her i landet; det er jo stadig ganske gode maskiner.

Jeg har den opfattelse — og jeg mener, det er forståeligt, om denne opfattelse gør sig gældende landet over — at vi, samtidig med at vi deltager i beflyvningen på de lange distancer ude i den store verden, også stadig i beskedenhed måske kunne udbygge vor indenlandske flyvning i et vist omfang. Jeg synes ikke, det er helt urimeligt, hvis folk i almindelighed tænker sådan; jeg har før haft lejlighed til at fortælle den højtærede minister, at vi mangler en flyveplads i Vestjylland, centralt beliggende i et stort område, og jeg vil benytte lejligheden til at gentage dette spørgsmål over for ministeren.

Jeg skal på mit partis vegne anbefale, at ændringsforslaget bliver gennemført, og at lovforslaget i sin helhed gennemføres ved tredje behandling.

Morten Lange: Den afgivne betænkning er jo af et sådant indhold, at jeg synes, det er nødvendigt lidt nærmere at motivere, hvorfor jeg på socialistisk folkepartis vegne har tilsluttet mig flertallets indstilling. Jeg har sat mit navn under betænkningen med særdeles behersket glæde, og jeg er temmelig sikker på, at dette også gælder hovedparten af flertallet.

Inden jeg går nærmere ind på, hvad der står i betænkningen, skulle jeg måske sige, at der naturligvis også er en hel del ting, udvalget ikke har rørt stort ved, og som følgelig ikke er kommet med i betænkningen, og det er måske i virkeligheden en hel del af de faktorer, der har spillet den største rolle for SASs øjeblikkelige situation, en hel række af de spørgsmål, der står i forbindelse med driftsomlægningen o. s. v. Det kunne have været ønskeligt også at få et klart indtryk af nogle af disse ting, men i selve betænkningen har vi kun kunnet strejfe dem, idet udvalget ikke har haft tid til en sådan langtidsanalyse af forholdene i SAS.

Hvad angår kritikken af selskabets bestyrelse, taler betænkningen jo sit tydelige og klare sprog. Det er efter min mening ikke spor nødvendigt at uddybe denne kritik her. De oplysninger, udvalget har

fået, viser til fulde, hvordan det er visse private, spekulationsprægede interesser og inspirationer, der har fået lov til at overtage kommandoen og ganske har kunnet undertrykke de fornuftige røster, der spredt har hævet sig. Det er de private og især private svenske interesser, som står som tabere i spillet, og hvis man fra svensk side ikke vil erkende det, står det dog tilbage, at erkendelsen af disse forhold åbenbart er ved at vågne hos majoritetsgruppen i selskabet, nemlig Danmark og Norge. Det må også være magtpåliggende, ikke mindst for disse partnere, at få fortsat undersøgelserne af de værste engagementer og finde ud af, om man på mere juridisk vis kan få ansvaret fastlagt. Vi har ikke grund til at sigte nogen for misligheder, og vi gør det heller ikke, men der kan derfor godt være tale om at drage nogen inden for selskabet til ansvar for oplysninger, som har vist sig at være ukorrekte og uholdbare.

I denne forbindelse forekommer det mig imidlertid mindre væsentligt at få ombudsmanden til at udtale sig om danske statsrepræsentanters ansvar. Fra folketingets synspunkt må ansvaret klart hvile på den højtærede minister, der har forsømt at holde sig orienteret. Fra ministerens synspunkt må det igen hvile på de 5 medlemmer, der aldeles har forsømt deres rapporteringspligt, et forhold, der belaster de 5 statsrepræsentanter hårdt, men naturligvis ikke kan frigøre ministeren. Alt dette er så enkelt, at en yderligere undersøgelse efter min opfattelse må være ganske overflødig, men fremtiden er vigtigere. Det stillede ændringsforslag gør det jo klart, hvor ansvaret for behørig rapport ligger.

Det ville have været særdeles nærliggende, om mit parti havde benyttet denne lejlighed til at sige fra og nægte at tage medansvar for en videreførelse af den ramponerede luftpude. Når jeg alligevel ikke tilråder, at vi gør det, har det to hovedårsager. For det første ville en opgivelse betyde, at lufttrafikken på Danmark blev overladt til de store luftfartsmonopoler, der for os er, skal vi sige endnu mere usympatiske. Det ville i løbet af kort tid reducere Kastrup til en andenrangs lufthavn og få alvorlige konsekvenser for Danmarks erhvervsliv i det hele taget. Hvad angår reduktion af lufthavnen, kan den