

mindede om, at Danmark havde afvist Finnairs ønske om i den kommende sæson at flyve 3 ugentlige ture mellem København og New York. Man ville kun godkende 2 ugentlige ture under den rådende tilstand, hvor Danmark havde opsagt luftfartsaftalen. Kun inden for rammen af en sådan ville de danske myndigheder acceptere 3 ture om sommeren og 1 om vinteren. [Luftfartsaftalen af 1949 var opsagt til ophør fra 1. april 1970. SAS havde samtidigt opsagt poolen med Finnair.]

„För Finland är Finnairs rätt att med begagnande av 5:te friheten beflyga sin enda transatlantiska rutt via Köpenhamn och Amsterdam inte något sekundärt intresse. Man har inte ansett sig begära något privilegium, när man utgått från att det borde råda balans mellan Finnairs och SAS's trafik på tredje länder. SAS har under tjugo år fått den överväldigande delen av inkomsterna av de finska passagerarna över Skandinavien till tredje länder. Småningom har Finnair kommit med i konkurrensen om trafiken på några länder i Europa och senaste maj på ruten till New York . . . Finland har varit berett att begränsa antalet passagerare mellan Köpenhamn och New York för att tillmötesgå de på den s. k. Bermudaklausulen baserade och alltså klart berättigade invändningarna från danskt håll. Men Finland har av lätt insedda skäl inte ansett sig kunna gå med på en sådan begränsning av veckoturena, som skulle göra ruten oregelbunden och opraktisk för passagerarna och bortglömd av resebyråerna.“

Georg Ehrnrooth pegede på de uheldige følger af luftfartsstriden: „Konflikten mellan Finnair och SAS riskerar nu att eskalera utöver de proportioner tvisten har. Den har i Finland gett upphav til tvivel om vad samarbetsviljan och den nordiska anden är värd, om den inte förmår lösa ett så begränsat problem, som det aktuella. Många alltför hårda ord har fällt i den finska tidningspressen. En sådan reaktion är tyvärr svår att avstyra, när en konflikt drar ut på tiden.“

Skarpe finske angreb på SAS.

Endnu skarperne tog et par andre finske medlemmer til orde. Tuure Salo fra det liberale folkpartiet erklærede, at „det lovar inte gott för framtiden, att man öppet önskar

försvara det finländska flygbolagets möjligheter till fri konkurrens på det nordiska marknadsområdet. Med den störres rätt försöker SAS för Finnair diktera hur rutterna skall läggas upp och hur effektiva plantyper som borde användas . . . Det är farligt att låta ett skandinaviskt flygbolag med hänsyn till egna intressen sätta en norm för hur samarbetet mellan de nordiska länderna skall bedrivas.“

Socialdemokraten Mikko Laaksonen fastslog, at SAS gennem årene havde tjent betydeligt mere på trafikken mellem Finland og tredieland end Finnair havde tjent mellem Skandinavien og tredieland. „Detta har berott på att SAS's inkomster till största delen härstammar från intäkterna av trafiken mellan Finland och Nordamerika och mellan andra världsdelar. Finnair har igen trafikerat enbart Europa. Vardera har fritt konkurrerat om passagerare inom Europa, i granntrafiken har rådit samarbete eller en s.k. pool.“ Laaksonen brugte skarpe ord. De fra SAS og de danske myndigheders side anførte argumenter karakteriseredes som „sakligt en humbug“ og „skenhelig.“ Striden karakteriseredes som „en av SAS:s 'hårdkokta' interessepolitik provocerad onödig konflikt.“ Han hævdede, at i 1950'erne skulle SAS have arbejdet på at slutte Finnair sammen med SAS. „Jag har forstått, at man också då strävade till att diktera villkoren och använda indirekta bank- och bankmannakanaler.“

Også Laaksonen så striden i et videre perspektiv: „Hur kan vi hoppas att få Nordek till stånd, om man samtidigt från ett tidigare liberalt avtal mellan två nordiska länder övergår till en motsatt, protektionistisk politik? Kanske det å andra sidan är så, att vi finländare behöver också denna läxa för att vi på ett mera realistiskt sätt skall kunna inrikta oss på ett nordiskt ekonomiskt samarbete. Det är klart, att vi noggrannare och effektivare än tidigare och vid behov med motåtgärder kommer att försvara uppnåendet av en lösning på jämlik bog i konflikten mellan SAS och Finnair liksom också i större ärenden.“

Svend Horn ønsker et almindeligt luftfarts-samarbejde.

Svend Horn tog til genmæle mod de finske indlæg, som han dog opfattede som „be-