

[Kurt Brauer.]

ligt involveret. Vi bliver så nødt til at sige, når denne påstand ikke kan dementeres og ikke er blevet det: hvor har SAS så i øvrigt talt usandt? For man kan da næppe regne med, at dette skulle være et enestående eksempel, eller kan vi?

Jeg vil godt sige tak for i 10 år at have været sparringpartner for hr. Sigsgaard og håber at have lært så meget, at jeg i det mindste kan lave en nogenlunde boksekamp videre, når hr. Sigsgaard forlader os.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Svenskerne har aldrig været særlig dygtige til at drive chartervirksomhed, mærkeligt nok, de har prøvet flere gange i årenes løb, men det er aldrig rigtig lykkedes for dem. Transair var heller ikke nogen god forretning før 1968. Konkurrencen med danske charterselskaber og også med Scanair var tilsyneladende for hård, SAS' overtagelse af Nyman & Schultz-koncernen i 1968 var derfor uden tvivl en kærkommen anledning til at blive Transairs 3 tabsgivende Boeing 727 Sunjet kvit.

Men problemet kom altså for SAS' vedkommende via Eriksbergs Mekaniska Verkstad ind ad bagdøren. Kun helt ulige konkurrencevilkår mellem SAS-Scanair på den ene side og de private charterselskaber på den anden side er vel forklaringen på, at SAS' tab ved overtagelsen af Transairflyene ikke blev endnu større.

Man kan godt undre sig over, at SAS trods advarsler fra sine egne eksperter indlod sig på dette eventyr, men derfra og så til, som forslagsstillerne gør det, at mistænke SAS for at have medvirket ved en omgåelse af skattelovgivningen, er der dog et langt stykke. Vi har da heller ikke i trafikudvalget fået nogen oplysninger, der peger i den retning. Jeg har med hensyn til de oplysninger, vi af velkendte årsager ikke har kunnet modtage i trafikudvalget, fuld tillid til ministerens ansvarlighed.

Kristeligt folkeparti kan ikke deltage i denne hetz mod SAS, og vi kan ikke støtte det foreliggende forslag.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne kan støtte forslaget, men uden større illusioner om, at det nytter —

de er ikke blevet større efter de ordførertaler, vi har hørt indtil nu.

Jeg forstår egentlig ikke, hvorfor der er en sådan modstand mod det. Jeg forstår ikke, at ikke langt flere er interesserede i en undersøgelse og størst mulig opklaring af en sag, hvor så mange modstridende forklaringer, urigtige forklaringer, bortforklaringer, uopklarede spørgsmål m. v. — ministeren talte om et helt sammensurium — løber sammen.

Nu er spørgsmålet måske ikke helt uforståeligt, fordi en sådan dybtgående undersøgelse kunne give almindelige mennesker et indblik i den store finansverden og metoder inden for denne, som måske kunne forurolige en del. Som hr. Lowzow sagde, så er det, som vi er vidne til her i forbindelse med SAS og Transair, ikke helt ualmindeligt i den internationale forretningsverden — det tør vi nok sige bl. a. i forbindelse med en del våbenhandler i den sidste tid.

Det, som er bragt i søgelyset her, er SAS og Transair, og for så vidt er det rigtigt, som ministeren sagde, at det først og fremmest er den svenske storkapital ved skibserederen Dan Axel Broström og det Wallenbergerske familiedynasti, som er klareste fremme i lyset. Men for mig at se er der flere sider i denne sag. Det er kun delvis rigtigt, når den journalist fra B.T., der har været citeret heroppe, siger, at alt, hvad der tæller inden for skandinavisk privatkapital, er koncentreret omkring SAS. Der er i denne sag også andre kræfter, som har interesser, som arbejder, som for øvrigt også arbejder med journalister, politikere osv. Der er på den anden side giganter, også hjemlige, som f. eks. Broströms danske kollega, A. P. Møller, med hans Maersk Air, der er Tjæreborg, som har indbragt sagen for EF-Kommissionen, og der er Spies, hvor et af bestyrelsesmedlemmerne efter sigende hedder Glistrup.

Derfor er jeg tilbøjelig til, også i debatten her i denne sal, at se denne sag som et led i kampen mellem giganter — en kamp, hvor det for alvor bliver befolkningen, skatteyderne og for øvrigt også de hjemlige flypassagerer, der kommer til at betale gildet. Derfor kan alle disse kategorier, befolkningen, skatteyderne, flypassagererne, kun være interesseret i, at de forskellige sider