

[Glensgård]

Det er da rigtigt, at vi vedtog en dagsorden den 26. november 1976. Vi ved også alle sammen godt, at det var en afværgedagsorden. Jeg siger ikke, at det var det, vi alle sammen gerne ville. Nej, det, der skete, var, at man ikke turde gå videre, og derfor gik socialdemokratiet til venstre og spurgte, om man ikke kunne finde en måde at komme ud af problemet på. Som de gamle parlamentarikere, venstre er, sagde man: ja men så lad os da finde en måde at komme ud af det på og lave en dagsorden, hvor vi ligesom siger, vi dog har lidt at holde fast i, nemlig at vi skal have yderligere liberaliseringer igennem. Men den dagsorden var ikke, i hvert tilfælde ikke dengang, udtryk for venstres ønsker. Det var en kompromisdagsorden for at undgå en opsplitning i folketinget. Det kan den nuværende trafikminister ganske givet huske; han var nemlig på det tidspunkt ordfører for venstre.

Det er da rigtigt, at det nuværende rutenet og det nuværende charternet skal være til gavn for den danske befolkning, men selv de stive mennesker hos SAS har nu erkendt, at en form for liberalisering ikke betyder en nedgang for SAS. Man har erkendt, at når man blev presset længe nok, kunne man da godt gå ind og køre på lavere priser, eksempelvis over Atlanten. Men man har ikke villet, for man har jo haft monopolet. Så er der rokket lidt ved det, og så finder man ud af hos SAS, at det kan man egentlig også godt selv klare. Derfor kan vil lige så godt fortsætte med at rokke ved monopolet; så går det op for SAS, at de nok trods alt er så dygtige, at de kan leve uden at have monopolet som basis.

Vi har set, at North West Airlines er kommet ind. De kan ganske vist ikke flyve for øjeblikket på grund af pilotstrejke, men det kender vi jo også hos SAS – om det er pilotstrejke eller benzinstrejke, er ligeegyldigt. Modsvaret fra SAS var: nå ja, men så kan vi også godt – på trods af at SAS hævder at tage over 200 mill. kr. om året på at flyve over Atlanten. Det er ganske vist ikke oplysninger fra SAS-direktøren, men fra SAS-formanden, men jeg går ud fra, at de oplysninger er lige så gode, som hvis de kom fra direktøren.

Det kan altså godt lade sig gøre at drive luftfart under liberale former, og det ser man jo for øvrigt også i et land som USA. Der er

luftfarten jo i en rivende udvikling, men man lider heller ikke under de samme restriktioner, som vi gør her.

Som sagt mener jeg, at vi skal gå meget vidt, og mit parti er nok det parti, der ønsker at gå videst i denne sammenhæng. Det er vi godt klar over at vi ikke kan få flertal for på nuværende tidspunkt. Vi er godt klar over, at man har en eller anden idé om et godt samarbejde i Skandinavien om SAS, og den illusion skal man også have lov til at bevare, i hvert tilfælde et stykke tid endnu, men det må ikke gå ud over den danske befolkning, at man går rundt som illusionister. Det må ikke gå ud over den danske befolkning. Vi må åbne for, at den danske befolkning får ret til at besøge sine venner og bekendte i de skandinaviske hovedstæder, i de europæiske hovedstæder, på den anden side Atlanten. Hvis vi bevarer restriktionerne, er det ikke til gavn for den danske befolkning, som trafikministeren udtrykte sig. Det er til skade for befolkningen. Det er for øvrigt også til skade for industrien.

Nu kommer trafikministeren og jeg fra en del af Jylland, hvor vi har nogle omkostningsproblemer. Hvis vi vil forsøge at få lidt gang i eksporten, hvad jeg stadig væk håber den nye regering er enig i ville være til gavn for Danmark, skader vi eksporterhvervene ved de enormt store billetpriser. Det er jo ufatteligt, at vi skal acceptere billetpriser på London af den størrelsesorden, vi skal, nemlig godt 2.500 kr. Jo, men man har jo også en trafikpligt, lyder svaret altid. Ja, eksempelvis trafikpligt til at flyve til Barbados. Det er ikke så forfærdelig mange forretningsfolk, der flyver på forretningsrejse til Barbados. Men det er klart, man har en trafikpligt.

Man har altså nogle illusioner om, at fordi man nu en gang har en sådan rettighed, skal den også piskes igennem. Vi har nogle trafikrettigheder og nogle trafikpligter m. h. t. at flyve til Østen. Hvor mange af de danske erhvervsfolk benytter sig af disse muligheder? De, der skal være derude i længere tid, flyver gerne med SAS, eller rettere sagt: de flyver gerne med Globetrotter, for det er jo den eneste måde, man kan komme derud på til en rimelig penge. Det er klart, nogle kan komme i en situation, hvor de er pisket til at tage de dyre billetter derud, men det er nu ikke mange. Hvis man endelig skal have sig en fornøjelig tur derud, kender vi jo alle