

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

I anledning af det af hr. Ernst Schmidt stillede spørgsmål vil jeg gerne gentage, hvad jeg allerede har sagt i min besvarelse af hr. Groves spørgsmål, nemlig at transportudgiften pr. embedsmand efter det for mig oplyste har været den samme ved transport med Sterling Airways som med rutefly. Det må være et klart svar også på det af hr. Ernst Schmidt stillede spørgsmål.

Når hr. Grove nu stiller mig spørgsmålet om, hvad der kan ske, hvis SAS siger nej, må jeg hertil for det første sige, at SAS endnu ikke har sagt nej; det fremgår også meget klart af min besvarelse.

For det andet må jeg tilkendegive, at hvis SAS afstår fra at udnytte den fortrinsret, som koncessionen giver koncessionshaverne, står det selvfølgelig den til enhver tid siddende minister for offentlige arbejder frit for at give koncession til andre interesserede selskaber. Det er det korrekte svar, som jeg kan give på det meget kontante spørgsmål, hr. Grove stillede mig, og det er et svar, der er givet med baggrund i de gældende vilkår.

Når det er sagt, skal jeg gerne føje til, at jeg ikke har i sinde at gå længere i min besvarelse af dette sidste spørgsmål, idet jeg som minister aldrig har fundet det rigtigt at gøre forsøg på at udtale mig om tænkte situationer.

Til allersidst må jeg sige, at jeg stod uforstående over for den meget kritiske røst, der kom fra hr. Groves side over for SAS. Jeg fik nærmest det indtryk, at hr. Grove ikke er bekendt med, at der også er privat investeringskapital i DDL og i SAS; det er jo en kendsgerning. Men det er måske privat investeringskapital, som ikke har særlig interesse hverken hos hr. Grove eller i det parti, som hr. Grove tilhører. Er det tilfældet, er det vel også væsentligt at få det konstateret ved en lejlighed som denne.

Grove (KF):

Ministeren har jo en tendens til at få nogle politiske og polemiske bemærkninger kædet ind i sine svar og er vældig god til det. Når jeg i dette tilfælde er kritisk over for SAS, er det ud fra et ønske om, at det private erhvervsliv skal have lov til at udvikle sig. Vi har før i tiden mange gange sagt, at SAS på

nogle områder gør et godt stykke arbejde, men at de bare ikke skal lulle sig i sovn, og vi har haft bl. a. Sterling til at holde dem på mærkerne.

Det var på den baggrund, jeg sagde – og det var jo ikke nogen tænkt situation – at når SAS efter undersøgelser afgør, at der ikke er grund til at starte den rute, fordi det ikke kan løbe rundt, er SAS gået imod en udvikling, og havde Sterling ikke startet ruten, havde ministeren siddet med den fornemmelse, at SAS havde ret. Nu sker der det, at Sterling får den i gang og får den til at fungere, hvorefter SAS kommer og siger: vi har koncessionen, nu skal vi nok overtage den. Det samme skete med ruten til Færøerne. Dét er det, jeg siger: når SAS på grundlag af en undersøgelse siger, at det kan ikke gå at starte en rute, må ministeren for fremtiden være hård og konsekvent og sige til SAS: afgiver I så jeres ret, for så vil jeg gå til andre firmaer. Jeg takker for, at jeg fik det klare svar, at det vil blive den fremtidige linje fra den nuværende minister.

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

For god ordens skyld bør jeg vel tilkendegive, at hr. Grove hverken med sit første eller nu med sit andet indlæg har anfægtet eller gjort forsøg på at anfægte det korrekte i den besvarelse, jeg her har givet på hr. Groves spørgsmål, og det må være det væsentlige at få det fastslået.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. 506

2) Til *landbrugsministeren* af:

Alfred Hansen (DR):

»Hvad kan ministeren oplyse om afslutningstidspunktet for matrikeldirektoratets behandling af de jordhandeler, som for 10–15 år siden blev indgået mellem det offentlige som sælger og Anders Pilegaard, Lillemarksgyden 10, Gelsted, samt Karl Kr. Borup, Groftebjergvej 87, Vissenbjerg, som køber?«

Skriflig begrundelse

Kommissarius ved statens ekspropriationer på Øerne afhændede ved skrivelse af 14. fe-