

[Fuglsang.]

at de deltagende regeringer har udnyttet disse muligheder på tilfredsstillende måde. Jeg vil bare ganske kort henvise til Transairsagen og den modtagelse, et forslag her i tinget om en undersøgelse af baggrunden for den fik. Sagen er, at SAS er et levende eksempel på noget, vi kender på andre livsvigtige områder, hvor staten deltager – i dette tilfælde også som garant – nemlig at selskabet i praksis i vidt omfang udnyttes og beherskes af snævre svenske finans kredse omkring Wallenberg. Både i materialet, vi har fået, og i talerne her er der nævnt noget om den konkurrence, man påføres af selskabet Lux-Air med udgangspunkt i Luxembourg. Det skulle såmænd ikke undre mig, om der skulle gå tråde fra samme svenske koncerner ned til dette foretagende.

Sagen er jo, når man taler om den svenske indflydelse i SAS og i folkemunde oversætter SAS til Svensk Alt Sammen, så er det ikke det svenske folk, men det er netop disse kapitalinteressers indflydelse, man tænker på. SAS har ganske stor magt og ganske store muligheder. Man behøver bare at tage ud til Kastrup og kigge dér, eller man kan kigge på terminalen herinde, på billetkontrollører og flag og det hele. Hvem i alverden kan se, at det er Københavns lufthavn og ikke et privat, SAS-dirigeret foretagende, man kommer til? Denne magt, som SAS har, bør udnyttes. Som jeg før har peget på, udnytter man det ikke helt som vi kunne ønske. Der er en masse ting, som kunne rettes, og det vil vi være med til.

Jeg vil også lige skynde mig at takke ministeren for hans redegørelse og tilføje, at vi fuldt ud kan støtte ministeren i de standpunkter, han har taget over for sine nordiske kolleger. Vi vil også fortsat støtte bestræbelser for at komme videre ad den vej.

Erhard Jakobsen (CD):

Også jeg kan naturligvis takke ministeren for redegørelsen, men jeg vil dog også bringe hr. Glensgård en tak, ikke fordi jeg er enig med ham, men fordi jeg synes, hr. Glensgård fortjener anerkendelse for, at han er gået så dybt i denne sag og har henledt vores opmærksomhed på nogle ting. Jeg håber, at ministeren fordomsfrit vil tage også de ting, hr. Glensgård har nævnt, med ind i sine overvejelser.

Men så kommer det punkt, hvor jeg ikke kan være enig med hr. Glensgård, nemlig konklusionen. Det er ikke folkettinget og ikke folke-

tingets flertal, der skal sidde og forhandle et eller andet sted om, hvad vi kan komme igennem med over for de andre. Den eneste måde, vi kan optræde på med vægt, er, hvis vi sammen med ministeren finder nogle standpunkter, så ministeren under forhandlingerne kan sige: jeg har et enigt folketing bag mig. Jeg har stærke ønsker i folketinget bag mig i disse spørgsmål. I må lægge mærke til, hvad det er vi siger, for det er ikke et tilfældigt lune, det er virkelig noget, man ønsker i den danske befolkning.

Når vi fra ministerens redegørelse ved, hvor der er svage punkter i de andres holdning, og hvor ministeren tror at han kan komme igennem, så må vi dér så kraftigt som muligt bakke ministeren op, og det gør vi ved et dagsordensforslag som det, mit parti er medforslagsstiller til, hvor vi bakker ministeren op i noget og tilskynder ham til at gå videre på den måde.

Det, vi alle sammen har i hovedet, er jo to ting. Den ene er vores sympati for SAS og vores forståelse for, at de skal have en koncession, og den skal gælde ud i fremtiden, for de skal kunne disponere. Den sympati er stor. Jo mere jeg har arbejdet i EF-Parlamentet, jo mere vi dér har diskuteret europæiske luftfartsspørgsmål, desto mere må man prise de nordiske lande, herunder deres regeringer, men også de private, for, at man i tide har fundet en form. Hvis europæisk luftfart kunne finde den, ja, så var europæisk luftfart sikret. Nu kan vi risikere, at amerikansk luftfart eller andre store foretagender skyder europæiske luftfartsselskaber ud. Der er altså i SAS-mønsteret noget, der peger ud i fremtiden for europæisk luftfartssamarbejde. Så ville det være det rene galimatias, om vi fra dansk side ødelagde noget af det ved ikke over for SAS at stille os forstående for, hvad sådan et stort foretagende er nødt til at have af muligheder for at kunne disponere for fremtiden.

Jeg vil vende mig mod det, som hr. Fuglsang var ved at begynde på, når man taler om visse selskaber, som om der var noget i vejen med disse selskaber. Jeg har den største respekt og den største beundring såvel for Maersk Air som for Spies som for Tjæreborg som for de andre, der har forsøgt sig, og jeg vil ikke forsømme denne lejlighed til at sige, hvad jeg siger ved mange lejligheder: Hvordan i alverden kunne hver eneste dansk borger uden hensyn til indkomst få de chancer for at se sig om i verden, som man nu har fået, hvis det ikke havde været i sin tid Aero-Lloyd og Spies