

Formanden:

Hr. Erlendsson har ordet for en kort bemærkning. Vi diskuterer ikke ved første behandling meget på korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Erlendsson (FP):

Ja, jeg er heller ikke meget for at fortsætte diskussionen på det plan, men jeg vil da gerne sige med hensyn til vidundermidlet, at dér har vi to forskellige midler, vi to. Hr. Maigaard tror, at det er et vidundermiddel mod al form for tandpine, også økonomisk tandpine, at give statsstøtteordninger. Vi mener, at det udhuler tanden endnu mere. Vi mener, at den rette løsning er at give erhvervslivet så frie vilkår som muligt. Det har ikke noget med kræfternes frie spil at gøre på det sociale område — den farvning, man gerne vil give ordet — det har det bestemt ikke.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Maigaard, har ordet for en kort bemærkning, og så må vi hellere slutte de korte bemærkninger.

(Kort bemærkning)

Ordføreren for forslagsstillerne (Maigaard) (SF):

Jeg vil godt gentage mit spørgsmål til ministeren: hvornår kan vi vente at få bare en delbetænkning fra fiskerikommissionen?

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til landbrugs- og fiskeriudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission til undersøgelse af de nærmere omstændigheder

omkring SAS' forhold til Transair [af Sigsgaard og Wilhjelm].

(Andre selvst. forslag nr. LXIII. Fremsat 5/2 76).

Forslaget sættes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Det forslag til folketingsbeslutning, vi i dag har til første behandling, er, som det vil være kendt, identisk med et forslag fremsat af de samme to medlemmer af tinget i forrige samling, men på et så sent tidspunkt, at forslaget ikke kunne nå at komme frem til behandling. Jeg må ærligt tilstå, at jeg undrer mig over, at forslagsstillerne har ønsket at genfremsætte dette forslag. Jeg har aldrig syntes, det var noget rimeligt forslag, men da det oprindelig fremkom i forbindelse med den meget dybtgående behandling her i tinget af spørgsmålet om SAS' koncessionsforlængelse i sidste samling, da havde det dog, om ikke andet, så en vis tilknytning til et aktuelt spørgsmål.

Ser man på bemærkningerne til forslaget, som nu er udbygget en smule i forhold til første omgang, så får man et meget klart indtryk af, at det er meget uklare forestillinger, som har motiveret forslagsstillerne. Det er en sær blanding af nogle ubestridelige kendsgerninger — som ingen i parentes bemærket har bestridt — rene postulater og reelle misforståelser, og samtidig udelader man en lang række ting i sin fremstilling, som på den ene side er højst relevante, hvis man virkelig vil give et billede af tingene, og som på den anden side samtidig er kendte. Endelig spiller forslagsstillerne i deres motivering for dette forslag, der fremsættes i det danske folketing, på forhold, som ene og alene vedrører et andet af SAS-landene.

Jeg kan give nogle eksempler. Man taler om Transairaffæren — som man selvfølgelig for at holde hele stilen kalder den — som om det var et forhold, der kunne bedømmes isoleret. Bevares, man nævner i indledningen i sine bemærkninger, at den indgik i, hvad man selv kalder en „kompliceret aftale“ i 1968. Men så snart det er sagt, så kører man videre, som om man kunne bedømme Transairsagen isoleret. Jeg har tidligere haft lejlighed til over for folketinget at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

orientere om denne gamle transaktion. Jeg har gjort det klart, at man ikke kan pille de enkelte komponenter, herunder Transairdelen, ud af helheden og bedømme dem hver for sig. SAS har erkendt, at når man efterkalkulerer Transairarrangementet som en isoleret foranstaltning, så har det ikke vist sig økonomisk tilfredsstillende for konsortiet. Det gælder derimod ikke det samlede arrangement, hvori overtagelsen af Transair var et element, og man kan nu engang ikke — hverken i forretningslivet eller i politik — altid pille rosinerne ud af kagen og lade skorpen ligge. Alt dette har vi nøje været igennem i det sidste år i udvalget om offentlige arbejder både før og efter vedtagelsen af koncessionsforlængelsen.

Lad mig nævne en anden ejendommelighed i bemærkningerne. Man siger i stk. 3, at forslagsstillerne finder det nødvendigt at få undersøgt, om skattelovgivningen og anden lovgivning er overholdt, og det gør man med den motivering, at transaktionen efter forslagsstillernes opfattelse har givet den svenske Broströmkoncern et stort afskrivningsobjekt. Selv om det nu skulle være rigtigt, at den svenske koncern havde fået et sådant afskrivningsobjekt ved 1968-transaktionen, så kan det da aldrig være en sag, som det danske folketing skal blande sig i. Jeg tror, vi trygt kan overlade til de svenske skattemyndigheder at bedømme en svensk concerns forhold til svensk skattelovgivning.

Lad mig endelig nævne en tredje ejendommelighed i bemærkningerne. I bemærkningerne spalte 2, andet stykke, skrives det, at de foretagne dispositioner har været til ugunst for SAS og dermed også for danske skatteydere, fordi DDLs skattebetaling er reduceret kraftigt som følge heraf. Hvad betyder dette? Det betyder, så vidt jeg kan forstå, at her har vi et forretningsdrivende foretagende, som har foretaget en disposition, som for en dels vedkommende har vist sig ulønsom, med det resultat at virksomhedens overskud og dermed dens skattebetaling er blevet mindre, end hvis transaktionen havde givet overskud. Ja men det hænder jo unægtelig, at en forretningsvirksomhed lider et tab. Hvad der er helt usædvanligt, er derimod, at folketinget i den anledning skulle give sig til at nedsætte en undersø-

gelseskommission for nærmere at finde ud af, hvorfor provenuet af aktieselskabsskatten her i landet ikke blev så stort, som det ellers kunne være blevet.

Jeg kunne godt fortsætte med at analysere bemærkningerne og blotlægge dette sammensurium af postulater og uklare tankegange. Jeg mener, det må være nok hermed.

Forslagsstillerne siger til slut i deres bemærkninger, at de er klar over, at undersøgelsen forudsætter svensk og norsk tilslutning, og det har de ret i, men derimod har de ikke ret, når de fortsætter med at give udtryk for, at det vil man da sikkert både i Sverige og Norge gerne være med til. Jeg kan oplyse forslagsstillerne om, at det ikke er tilfældet. Hverken i Sverige eller i Norge føler man noget behov for at bruge yderligere tid og kræfter på en såkaldt klarlæggelse af en lille del af SAS' virksomhed, hvis baggrund, indhold og konsekvenser man for længst har overblik over.

Jeg er egentlig lidt forbavset over, at VS har følt sig foranlediget til at køre denne sag, som det er sket. Vi ved jo alle sammen, at fremskridtspartiet — eller i hvert fald en del af det — har gjort netop denne sag til et af sine specialer, og da jeg mener at have iagttaget, at hr. Sigsgaard ikke normalt befinder sig særlig vel i det selskab, så kan jeg faktisk ikke forstå, hvorfor han fremsætter det forslag, han gør.

Jeg må på regeringens vegne afvise forslaget.

Knud Damgaard (S):

Jeg er enig i de synspunkter, ministeren har lagt frem, og i de vurderinger, han har lagt til grund for dem.

Ivar Hansen (V):

I trafikudvalget har vi gennem det sidste år gentagne gange behandlet spørgsmål vedrørende SAS' overtagelse af Transair. Da SAS som bekendt er halvt statsejet, har vi fra venstres side i denne sag som i andre forhold vedrørende SAS til stadighed søgt de oplysninger, som er nødvendige for at følge virksomhedens drift, og det er i øvrigt vores opfattelse, at SAS altid har været parat hertil, hvis man vel at mærke kunne regne med den fornødne loyalitet.

Jeg skal ikke gå i enkeltheder i den sag,

[Ivar Hansen.]

forslaget drejer sig om, men blot sige: de oplysninger, vi hidtil har modtaget angående Transairsagen, giver efter vores opfattelse ikke anledning til at støtte et forslag om nedsættelse af en undersøgelseskommision.

Folketingets trafikudvalg bør fortsat være det organ, som følger og holder sig underrettet om denne fællesnordiske virksomhed.

Problemet er ikke, som ordføreren for forslagsstillerne siger, at trafikudvalget har for mange andre gøremål, eller at ministeren er henvist til at lade SAS besvare stillede spørgsmål. Nej, problemet er, at et flertal i trafikudvalget har måttet meddele, at udvalget for øjeblikket ikke er i stand til at modtage fortrolige oplysninger, da man må formode, at disse ikke vil blive respekteret. Men det er jo desværre et generelt problem, som vi har i trafikudvalget, og som i øvrigt må siges at være ret utåleligt for et folketingsudvalg. Derfor vil jeg gerne sige her ved denne lejlighed, at der er grund til skarpt at beklage, at vi for øjeblikket er endt i sådanne arbejdsforhold, men man kan måske håbe på, at de ansvarlige for denne situation selv må blive i stand til at se det uholdbare heri, således at trafikudvalget igen får mulighed for at holde sig fuldt underrettet om udviklingen inden for SAS-konsortiet.

Glensgård (FP):

Ministeren forstod ikke, hvorfor venstre-socialisterne havde fremsat dette forslag. Jeg forstod på ministeren, at han opfattede Transairsagen som afsluttet, og jeg skal selvfølgelig ikke som mit partis ordfører tale forslagsstillerens sag, men jeg kan alligevel ikke dy mig for at citere et par af de ordførere, som formentlig vil afvise dette forslag. Vi har allerede nu hørt venstres ordfører, og jeg skal derfor tillade mig at citere en enkelt bemærkning fra hr. Ivar Hansen fra den 11. juni 1975. Jeg citerer fra folketingets forhandlinger 1974-75, 2. samling, sp. 6256:

„Jeg vil gerne sige, at hele Transairproblematikken og de transaktioner, vi har hørt om i den forbindelse, ingenlunde er afsluttet i folketingets trafikudvalg. Vi har fra venstres side stillet en række spørgsmål, og der vil formentlig blive tale om at stille yderli-

gere spørgsmål. Vi har endnu ikke fået alle svarene, og jeg vil gerne præcisere, at vi er indstillet på uanset betænkningssag og uanset koncessionens forlængelse at fortsætte boringen i den sag med henblik på en total klarlægning, og vi forbeholder os naturligvis ret til til den tid at drage de konklusioner, som vi mener er rimelige i den forbindelse.“

Nu har vi muligheden for virkelig at bore i denne sag, men hvad koncentrerer ordføreren for venstre sig så om? Man koncentrerer sig om, at fremskridtspartiet har meddelt, at vi ikke ønsker at være bundet af en fortrolighedsklausul, såfremt der i disse fortrolige oplysninger måtte være indeholdt oplysninger, som ikke er ifølge dansk lovgivning. Fremskridtspartiet har altid sagt, vi ønsker at bibeholde fortroligheden, så længe der ikke foregår noget kriminelt. Vi har modtaget oplysninger om i den tidligere sag, som også hr. Ivar Hansen udmærket er klar over, at der foregik visse kriminelle ting i de pågældende sager. Det ønsker vi ikke at stå model til. Vi lader hr. Ivar Hansen, hr. Lowzow og de øvrige ordførere tage ansvaret for at sidde inde med sådanne kriminelle oplysninger.

Vi ønsker at støtte dette forslag, og vi håber at få følgeskab af de ordførere, som har givet udtryk for ved andenbehandlingen af koncessionsforlængelsen, at de ønsker at bore i denne sag. Vi har foreløbig mistet venstre, men vi kan dog stadig væk håbe, at vi kan skaffe et flertal for at få denne sag totalt belyst.

Hr. Bilgrav-Nielsen sagde også under andenbehandlingen af koncessionsforlængelsen, at man virkelig skulle bore i dybden med denne Transairsag. Hr. Bilgrav-Nielsen lod sig imidlertid tilfredsstille på et ret tidligt tidspunkt i udviklingen, og hr. Bilgrav-Nielsen har nu offentligt udtalt, at han føler, at Transairsagen er fuldt belyst og fuldt afklaret. Det er meget beklageligt i en sådan sag om så store midler, at hr. Bilgrav-Nielsen føler sig skal vi sige velinformeret.

Jeg vil også gerne lige referere et par bemærkninger, som ministeren har anført i et svar på udvalgets spørgsmål nr. 39. Spørgsmålet lyder: „På baggrund af de i udvalget rejste spørgsmål vedrørende SAS udbeder udvalget sig ministerens vurdering af udvalget om offentlige arbejders kompe-

[Glensgård.]

tence i forhold til SAS. "Ministeren siger her til næsten i slutningen af svaret: „Man kan og bør efterfølgende kontrollere og om fornødent kritisere virksomheden i almindelighed og visse meget betydningsfulde enkelt-dispositioner.“

Ministeren ønsker altså kun en efterkontrol. Uanset at de danske skatteydere ejer en syvendel af det pågældende selskab, ønsker ministeren kun at bibeholde ret til en efterkontrol. Ministeren ønsker ikke at forebygge sådanne sager, som vi her har været informeret om — uheldige forretningsmæssige dispositioner, tror jeg ministeren kalder det. Ministeren ønsker ikke at forebygge sådanne uheldige dispositioner. Ministeren ønsker ikke at forebygge, hvad der nu vil ske på et eller andet tidspunkt, hvor SAS igen kommer i samme situation med uheldige forretningsmæssige dispositioner. Ministeren ved godt, hvad jeg hentyder til, nemlig Thai International, som ministeren altså ikke er informeret om kan påføre SAS et endnu større tab end den pjalt transaktion, der foregik med Transair. Men ministeren ønsker kun — siger han i sit svar — at øve efterkontrol og om muligt kritisere det pågældende firma for enkelt-dispositioner.

Fremskridtspartiet finder det meget uheldigt, at ministeren ikke følger denne sag, at ministeren ikke følger det, som efter fremskridtspartiets mening er ministerens pligt. De danske skatteydere er direkte involveret i SAS. Vi yder SAS en statsgaranti, og så ønsker ministeren kun over for SAS at øve en efterkontrol.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg kan bekræfte, hvad hr. Glensgård just har oplyst, at jeg på et tidligere tidspunkt i diskussionen omkring SAS' forhold til Transair har udtalt, at jeg fandt, at vi nu var nået til det tidspunkt og det stade, at det ikke var muligt at gå tættere på den situation, og at jeg i øvrigt fandt, at den forelå oplyst i fornødent omfang over for folketingets trafikudvalg. Men det undrer mig, at hr. Glensgård i dag her fra talerstolen vil hævde på én gang, at sagen ikke er fuldt oplyst, og samtidig, at der for ham i denne sag er forelagt ting, der viser, at der er foretaget kriminelle handlinger. Det overrasker mig ikke, at hr. Glensgård udsender denne beskyld-

ning. Vi har oplevet hr. Glensgård i rollen tidligere. Det overrasker mig, at hr. Glensgård vil afsløre sin egen handling og hensigt så kraftigt, som han gør med en sådan påstand. Jeg går ud fra, at hr. Glensgård sin stil tro er rede til her i folketinget at påvise konkret, hvori de kriminelle handlinger består.

I øvrigt skal jeg sige til selve forslaget til folketingsbeslutning, at vi ikke mener, det er rimeligt at nedsætte en sådan kommission. Vi mener, folketingets trafikudvalg absolut har muligheder for under de sædvanlige vilkår, som normalt hersker for et folketingsudvalg, at undersøge den slags ting og at modtage de nødvendige fortrolige dokumenter, som formentlig vil være nødvendige for at undersøge en sådan sag. Men det forudsætter, at folketingets partier er parate til at vælge medlemmer ind i folketingets udvalg om offentlige arbejder, som vil overholde de normale regler for arbejde i et sådant udvalg, altså også overholde tavshedsløftet, når de selv har været med til at afgive det, omkring fortrolige materialer. Det er en forudsætning. Efter at udvalget om offentlige arbejder har været nødt til at henstille til ministeren, at man ikke mere fik disse fortrolige oplysninger, går jeg ud fra, at man er klar over, at dette er en uholdbar situation for folketinget at være i.

Men det er altså baggrunden for, at vi er kommet til den situation, som vi nu er i, at der er medlemmer — eller ét medlem — som har gjort det til en personlig sag ikke at ville overholde fortrolighedsløfter. Jeg beklager det meget, og jeg synes, det er væsentligt at denne sag ikke fortsat er uløst, når folketinget samles på ny efter sommerferien.

Jeg kan sige afslutningsvis, at også jeg føler det underligt, at hr. Sigsgaard som en slags slutsten på en, synes jeg, vældig god indsats i folketinget er hoppet på den galej. Jeg synes, det er kedeligt.

Lowzow (KF):

Heller ikke jeg kan lade være med i første instans at henvende mig til hr. Glensgård, idet han lægger os noget i hjernen, som i hvert tilfælde ikke er kommet fra udvalget. Hr. Glensgård siger nemlig, at der er givet os oplysning om, at der foregik visse kriminelle ting. Jeg er mig ikke bevidst, at jeg har

[Lowzow.]

fået sådanne oplysninger hverken fortroligt eller på anden måde, og jeg forventer derfor spændt den reaktion, det må give hos hr. Glensgård. Det undrer mig, han har ladet gå 3/4 år vidende om, at der er foregået kriminelle ting inden for administrationen, uden at han har foretaget nogen form for anmeldelse eller gjort forsøg på, at disse kriminelle ting blev klarlagt og retsligt forfulgt, da det kun er retten, der kan afgøre, om sådanne ting er kriminelle. Jeg afviser, at der er givet sådanne oplysninger i udvalget, i hvert tilfælde efter min bedste forståelse.

Det er rigtigt, som det er sagt, at denne sag er meget kompliceret, den er meget indviklet i sin hele gang, men det er måske slet ikke så ualmindeligt i international forretningskik eller -uskik. Det er efter min mening en uheldig forretningsmæssig disposition, der er foretaget fra SAS' side, men jeg mener ikke, der efter de oplysninger, de skematiske opstillinger og alt, hvad vi har fået tilstillet i udvalget, og især også efter, hvad vi har fået med stor hjælp fra pressens side, er mere, der er uklart i sagen. Om så sagen har været en god sag for SAS eller en uheldig forretningsdisposition for SAS, det kan vi diskutere. Jeg mener, det har været en uheldig forretningsdisposition. Men jeg mener slet ikke, der er noget formål i dag i at ned sætte en parlamentarisk kommission, som overhovedet er ret uegnet til at operere efter det foreliggende formål. Derfor må vi i hvert tilfælde afvise forslaget.

Kurt Brauer (SF):

Den forbitrede og skrækslagne modstand mod forslaget, som er kommet til orde her, vil jeg anbefale hr. Sigsgaard at tage som et adelsmærke, og det tror jeg også han vil forstå at vurdere det som. Han har, som det er hans sædvane, ramt både dybt og præcist med sine stød i denne sag, og det er typisk for hr. Sigsgaard, at det er en sag af en sådan kvalitet, der bliver hans sidste — i denne omgang — i folketinget, tillader jeg mig at sige.

I de 10 år, jeg har fulgt hr. Sigsgaards politiske arbejde på nært hold, har det været et særkende for ham, at han har kunnet op-hidse sine modstandere — også mig og mine — men det er altid sket på en sådan måde, at vi har måttet erkende, at hr. Sigsgaard ikke

tjatter, men virkelig sætter sine stød ind hårdt og præcist og med betydelig vægt bagved.

I denne omgang får hr. Sigsgaard nok ikke noget ud af fighten, for hans modstandere i kampen trykker sig skrækslagne i ringhjørnet og vil ikke rigtig være med til at bokse, og så bliver der jo ikke rigtig noget ud af det.

Hr. Sigsgaard kan, som han gør, skrive i bemærkningerne, at der ikke eksisterer, — ifølge SAS — regnskaber, der er specificeret på flytyper. Det giver ingen reaktion, modstanderne trykker sig i hjørnet. Hr. Sigsgaard kunne have taget BT fra onsdag den 10. december 1975 og citeret rubrikken, som jeg gør det nu:

„SAS fører de danske politikere bag lyset, skjuler giranttab.“

En artikel, som aldrig er blevet dementeret. Hr. Sigsgaard vil bare opleve, at hans modstandere i sagen her trykker sig i ringhjørnet og ikke tør slås.

Hr. Sigsgaard kunne fra den samme artikel citere SAS-bestyrelsens formand, hr. Haldor Topsøe, for at have udtalt:

„Vores regnskab er ikke opdelt på drift af de enkelte maskiner og kan ikke opdeles på dem med nogen som helst præcision. Det er elementære regnskabsmæssige kendsgerninger.“

Samtidig med at bladet for samme dag bringer i faksimilegengivelse en side af det regnskab, hvor regnskaberne for Boeing 727 faktisk er opført meget præcist og meget nøjagtigt. Rapporter, som er forsvundet, men som en dagbladsjournalist uden videre kan finde frem. Alle den slags ting kunne hr. Sigsgaard dygne op i forsøget på at få en fight i gang om dette her, men man trykker sig skræmt i ringhjørnet og vil ikke være med i denne dans.

Må jeg have lov til at sige herfra, at når der offentligt er fremkommet en påstand om, at SAS fører de danske politikere bag lyset, så mener jeg, at det, man må kunne forlange, er i det mindste et dementi af en sådan påstand, i det mindste et forsøg på at tage til genmæle, for ellers står vi nu tilbage med et folketing, som, hvis jeg har hørt ordførerne rigtigt, ikke vil være med til at undersøge forholdene, og med en beskyldning mod et firma, et foretagende, hvor det dansk-folketing og den danske stat er ganske betydet

[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

[Fuglsang.]

kommer for dagens lys. Og så ligger der vel også en vis demokratisk interesse i at få slået fast, om det, som det ganske rigtig er sagt, så stærkt dirigerede SAS-foretagende virkelig er en sådan stat i staten, at der skulle gælde særlige regler for dem og de kræfter, der står bag ved dem.

Ordføreren for forslagsstillerne (*Sigsgaard*) (VS):

Jeg har nogle enkelte bemærkninger til ministeren. Først skal jeg selvfølgelig sige tak til de ordførere, der har tilsluttet sig forslaget.

Ministeren gentog SAS' forsvar, at Transairsagen skal ses i en større sammenhæng. SAS har jo sagt og skrevet, at to andre luftfartsselskaber ville overtage Transair, og derfor gik SAS ind i sagen. De andre luftfartsselskaber har på det kraftigste benægtet det og henvist til, at de ikke nogen andre steder i verden har handlet på den måde. SAS sagde videre, at de tre fly ville være et aktiv i Scanairs øvrige flåde, altså at transaktionen skulle ses i sammenhæng med flybestanden i øvrigt. Det har også vist sig at være forkert. Det vil altså sige, at SAS' forsvar med, at dette skulle betragtes som en stor sammensat sag, det er for mig at se faldet temmelig totalt sammen.

Ministeren sagde, at Sverige og Norge ville ikke være med i en sådan kommissionsundersøgelse. Jeg forstår i og for sig godt Sverige — det tror jeg flere vil gøre, når jeg er færdig med mit indlæg her — men det ville jo nok se anderledes ud i det øjeblik, den danske regering krævede en sådan undersøgelse, ønskede en sådan undersøgelse, men det har ministeren ikke gjort.

Det tredje punkt, jeg vil tage op, er, når ministeren siger, at det er mærkeligt, at VS har samme holdning her som f. eks. fremskridtspartiet. Det mærkelige er ikke, at andre partier deler VS' syn; det mærkelige er, at særlig venstre og socialdemokratiet hænger sammen som ærtehalm for at forhindre en opklaring af Transairsagen. Det skal ses i sammenhæng med, er jeg bange for, at de sidder i SAS-ledelsen, de skal kontrollere SAS for den danske stat, de nægter en uvildig undersøgelse.

For at forstå den her historie skal man

tilbage til 1967. Da gik Wallenberg og andre storaktionærer i SAS til den svenske regering og krævede, at staten skulle overtage deres aktier til en så høj kurs, at de ville få 150 mill. kr. i udbytte af deres aktier, og så skulle de i øvrigt have nye aktier med garanteret udbytte. Det nægtede den svenske regering — selvfølgelig, eller det burde i hvert fald være en selvfølge. Hvad sker der så? Året efter køber SAS sig ind i Nyman & Schultz-koncernen, der beherskes af Svenska Handelsbanken, som igen beherskes af Wallenberg, som samtidig er storaktionær i SAS. Derved opnår SAS, at Nyman & Schultz' datterselskab Transairs tre Boeingfly sælges til Eriksberg, som ejes af Broström-koncernen, den anden storaktionær i SAS. Eriksberg lejer så maskinerne ud til SAS-Scanair, der så i øvrigt får dem opereret hos Transair.

Mistanke er, at da den svenske stat i 1967 afviser at udbetale 150 mill. kr. til Wallenberg, Broström og de andre aktionærer, så har disse besluttet at malke SAS for pengene. For det første betaler Broström 91 mill. sv. kr. for de tre fly. Ifølge Politiken fra den 5. oktober 1968:

„en sum, som er betydeligt højere end anskaffelsesværdien.“

Selv SAS erkender, at den i hvert fald ikke er lavere. Altså en stor gevinst til Wallenberg. Handelsbanken låner i øvrigt de 91 mill. sv. kr. ud til Broström, som altså ikke giver en eneste krone ud, men får tre gode afskrivningsobjekter. Broström snyder ikke sig selv. Lejen fra SAS er stor, som Dagens Nyheter skrev den 22. oktober 1970:

„De faste betalinger fra SAS giver en god afkastning.“

Direktør Häggqvist, Eriksberg, siger det samme. Altså også en god gevinst til SAS' anden storaktionær, Broström. Skatteyderne betaler naturligvis regningen, der er ingen andre til det. De penge, som private aktionærer malker ud af SAS, ville nemlig ellers være havnet i statskassen.

Skandalen bliver større, når vi ved, at en SAS-ekspertgruppe forinden havde beregnet, at de 3 fly ville give et underskud på 7 mill. kr. om året, hvad der selvfølgelig også viste sig at holde stik. Det kan se stærkt ud til, at storaktionærerne, Broström og Wallenberg, har disponeret til fordel for sig selv

[Sigsgaard.]

på skatteydernes regning. I det tilfælde så er der, så vidt jeg kender til lovgivningen, tale om ulovligheder.

Sådanne mistanker, som alle, der har haft med sagen at gøre, må nære, vil de fleste partier ikke en gang undersøge.

Man har tidligere sagt, at det vil vi undersøge i trafikudvalget, men i trafikudvalget har vi fået en sludder for en sladder, for nu at sige det meget pænt, fra ministeren, fra SAS, fra statens repræsentanter i SAS, herunder fra udvalgsformanden, hr. Kampmann. De har nægtet, at ekspertrapporten eksisterede, indtil andre lagde den på bordet. De har nægtet, at SAS har delregnskaber for de enkelte flytyper, indtil B. T. offentliggjorde en side af det regnskab.

Vi har i udvalget forlangt Scanairs interne regnskaber, fordi de offentliggjorte regnskaber intet viser om tabene på Transairaffæren. Ministeriet og SAS har måned efter måned, trods mange rykkere, ikke villet svare. Sagen er så nu klar ved, at trafikudvalget trods protest fra bl. a. mig har nægtet at modtage fortrolige oplysninger. Det har været ministerens påskud til at nægte at udlevere SAS' regnskaber.

Sagen er altså på ingen måde undersøgt, og statens kontrol med SAS eksisterer ikke i praksis, statens repræsentanter har på intet tidspunkt bare rørt ved Transairsagen. Stemmer man imod en kommissionsundersøgelse, så dækker man over de uregelmæssigheder og de eventuelle lovovertrædelser, der kan være sket.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg bemærkede mig, at hr. Sigsgaard i hvert fald var så forsigtig, at han talte om eventuelle lovovertrædelser. Jeg må fortsat, også efter de bemærkninger, hr. Sigsgaard har gjort her, sige, at jeg mener ikke, der er nogen grund til at nedsætte nogen kommission. Jeg er helt enig med hr. Ivar Hansen i, at det er i folketingets trafikudvalg, at også yderligere spørgsmål måtte behandles, og jeg vil gerne gøre opmærksom på — også i relation til hr. Glensgård, som citerede fra Folketingstidende fra den 11. juni 1975 — at der har jo både sidste sommer, efter koncessionsforlængelsen, sidste efterår og her i vinter været stillet en lang række spørgsmål,

som der er givet besked på. Der har også her i december måned, så vidt jeg husker, været et møde med hr. Haldor Topsøe og andre repræsentanter fra SAS, og der er intet, der tyder på, at man ikke fortsat, dér, hvor man måtte finde det nødvendigt, kan stille spørgsmål og få dem besvaret — så vidt det er muligt at skaffe svar.

Jeg vil meget gerne påtale — og jeg synes, det er meget vigtigt at gøre det — de udtalelser, hr. Glensgård kom med, at det, vi vidste, var, at der er foregået kriminelle ting. Det har hr. Glensgård ikke noget som helst belæg for, og hvis han har det, så må vi bede ham fremlægge det ganske klart og tydeligt. Ellers fortjener det den skarpe påtale fra dette tings talerstol.

Jeg skal i øvrigt ikke gøre mange bemærkninger. Jeg synes, at de ting, der er blevet fremført, ikke har givet noget nyt. Jeg kan undre mig lidt over, at man nu her i 1976 gør denne sag til en så stor sag. Alle ved, og det er erkendt blankt, at købet af disse fly ikke blev nogen god forretning for SAS. Det vil i ethvert forretningsforetagende være sådan, at man kan foretage dispositioner, og dengang man købte disse fly, troede man, at det ville blive en god forretning. Det viste sig, at det blev det ikke, men det var en del af en større helhed. Men jeg synes nok, det er værd at nævne, at når man gør det op her bagefter, så har SAS gjort tabet op til ca. 44 mill. svenske kroner over 7 års perioden eller godt 6 mill. svenske kroner pr. år. Til sammenligning kan det oplyses, at SAS' driftsindtægter i den samme 7 års periode har udgjort 16,5 mia svenske kroner. Hvis man går ud fra, at man tager ind på karrusellerne og sætter til på gyngerne, så er der nu en ganske god balance i det regnskab — på et tidspunkt, hvor alle andre luftfartsselskaber, tror jeg, med undtagelse af et enkelt, kører med store statssubsidier eller underskud. Jeg synes også, dette skal ind i billedet.

Det er blevet sagt — og der er i den forbindelse blevet citeret et svar fra ministeriet — at vi alene skulle ønske at øve efterkritik. Det er ikke en rigtig kommentar. Jeg har i de forskellige svar, jeg har givet på spørgsmålene, gjort rede for, at man også skulle følge nøje, hvad man kunne, dels gennem de repræsentanter, staten har, dels dér, hvor man måtte mene, at der skulle rejses spørgs-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

mål, men jeg tror ikke, der er nogen mulighed for, at man i en stor forretningsvirksomhed, som staten ejer aktier i, fra ministerium og folketingsudvalg skulle sidde og være med i den daglige administration. Det, man må gøre, er på baggrund af de regnskaber og på baggrund af den politik, der føres, at tage sagerne op, tage spørgsmålene op fra gang til gang.

Også jeg kan beklage, at vi er nået dertil i udvalget om offentlige arbejder, at man i overensstemmelse med udvalgets henstilling i skrivelse af 6. marts 1976 ikke kan give informationer af fortrolig karakter, men så længe situationen er sådan og udvalgets flertal opretholder denne beslutning, agter jeg også at respektere den.

Ivar Hansen (V):

Hr. Glensgård var så venlig at citere mig i sit første indlæg. Dertil vil jeg gerne sige, at det er rigtigt, at jeg ved behandlingen af lovforslaget om forlængelse af SAS' koncession sagde, at vi uanset færdiggørelsen af dette lovforslag i folketingets trafikudvalg agtede at fortsætte behandlingen og opklaringen af forholdene vedrørende SAS' overtagelse af Transair. Men når vi er kommet i den situation i folketingets trafikudvalg, at vi ikke i tilstrækkelig grad har mulighed for at udføre vort arbejde, udføre vor rolle i så henseende, så er ansvaret herfor klart hr. Glensgårds, og det ønsker jeg skal stå ganske fast.

Når hr. Kurt Brauer taler om, at der er nogle, der trykker sig i ringhjørnet, så vil jeg i den forbindelse gerne sige, at hvis der er nogen, der har grund til at trykke sig i ringhjørnet i den forbindelse, så er det hr. Glensgård.

Må jeg derudover blot klart tilbagevise hr. Glensgårds ord til mig om, at jeg skulle have modtaget oplysninger i folketingets trafikudvalg, som måtte have en kriminel karakter. Den påstand vil jeg hermed gerne klart tilbagevise, i lighed med, hvad hr. Lowzow, og i lighed med, hvad ministeren allerede har sagt.

Glensgård (FP):

Jeg ville da have været meget foruroliget, hvis hr. Ivar Hansen ikke ville tilbagevise mine udtalelser om de kriminelle ting. Det

ville jo have været grimt for hr. Ivar Hansen i tiden fremover at skulle leve med at acceptere, at hr. Ivar Hansen havde modtaget oplysninger, som havde en kriminel karakter. Det er klart, at man altid ville tilbagevise en sådan påstand for ligesom at forsøge at vaske sine hænder.

Men det nytter ikke noget, uanset hvor mange gange hr. Ivar Hansen og hr. Lowzow forsøger at tilbagevise dette. Hele udvalget har for så vidt accepteret, at vi fik ting fremlagt i et udvalgsmøde, som ikke var reelle. Så kan vi begynde at vurdere, hvor meget straf der skal til; det skal vi ikke gøre, men at det ikke var reelle oplysninger, vi modtog, ved enhver.

Ministeren siger, at han gerne vil have en skarp påtale af mine bemærkninger om de kriminelle handlinger, og at han ikke agter at tilstille folketinget noget fortroligt oplysningsmateriale, så længe jeg sidder der. Her må jeg citere en § 5, og jeg kommer nok til at citere den i sin helhed, for ministeren er åbenbart ikke klar over, hvad der står i denne § 5 i lov nr. 216 af 11. juni 1959. Jeg skal derfor citere:

„Det påhviler ministeren for offentlige arbejder hvert år efter afslutningen af regnskabsåret for konsortiet SAS at give folketinget underretning om den økonomiske udvikling inden for konsortiet i regnskabsåret og om den forventede økonomiske udvikling i den nærmeste fremtid. Såfremt ministeren, der løbende må holde sig underrettet om konsortiets økonomi, inden for et regnskabsår konstaterer en væsentlig forringelse af konsortiets økonomiske stilling, skal han snarest muligt underrette folketinget derom.“

Ministeren afgør altså ikke selv, hvornår han ønsker at underrette folketinget, det er der lovgivet om, og derefter har ministeren sig at rette. Hvis ikke ministeren ønsker det, må vi jo gribe til ministeransvarlighedsloven. Ministeren var og er bekendt med, at der foregår ting i SAS, som kan ændre den økonomiske stilling, men vi hørte intet fra ministeren. Ministeren underrettede ikke folketinget om de uheldige økonomiske transaktioner med Transair; det var folketinget, der måtte komme til ministeren. Ministeren underrettede ikke folketinget om, hvad der muligvis kan ske i Thai International, det var også dér folketinget, der

[Glensgård]

skulle gå til ministeren. Det er meget forkasteligt, at vi skal påse, at ministeren udfører sit arbejde på en forsvarlig måde.

Jeg skal ikke gå i enkeltheder med hr. Bilgrav-Nielsens og hr. Lowzows udtalelser vedrørende mit fortrolighedsbrud, men kun gentage, at vi ønsker at opretholde fortrolighedsklausulen, og at vi ønsker at følge den, så længe vi ikke modtager oplysninger af kriminel art.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg må bede hr. Glensgård om fra talerstolen her i dag at fremlægge helt præcist, hvilke dokumenter forelagt for folketingets trafikudvalg, som indeholder oplysninger om, at der er foretaget kriminelle handlinger, handlinger, som man kan straffes for. Jeg beder hr. Glensgård om at redegøre for den sag her i folketinget. Kan hr. Glensgård ikke det, har hr. Glensgård én gang for alle placeret sig stærkt i offentlighedens søgelys.

Lowzow (KF):

Jeg må ligesom hr. Bilgrav-Nielsen desværre gøre opmærksom på, at hr. Glensgårds udtalelser nu igen med navns nævnelse om, at personer har viden om kriminelle ting, uden at dette har fået konsekvenser, er af yderst tvivlsom karakter.

For det første har hr. Glensgård jo haft denne viden, påstår han, og så burde hr. Glensgård også have gjort noget, men jeg ser en linje, som vi genkender fra hr. Glensgård og fra andre medlemmer af dette parti, idet der første gang blev sagt, at der foregik visse kriminelle ting, hvilket i andet indlæg var afsvækket til at hedde „oplysninger, som ikke var reelle“. Derfor vil jeg spørge: hvad er det for kriminelle ting, vi har kendskab til?

Ordføreren for forslagsstillerne (Sigsgaard) (VS):

Må jeg først sige, at jeg er ked af, at hr. Glensgård har givet modstanderne af en undersøgelse mulighed for at snakke om noget andet end det, denne sag drejer sig om. De kan vældig godt lide at snakke om hr. Glensgårds moral; den synes jeg ikke er så forfærdelig interessant, og jeg vil derfor tillade mig at snakke lidt om det, sagen dre-

jer sig om, nemlig Transairundersøgelsen, og hvorfor man ikke ville have den.

Hr. Ivar Hansen sagde: vi agter skam i trafikudvalget at fortsætte undersøgelsen af Transairsagen. Hr. Bilgrav-Nielsen sagde: sagen er tilstrækkelig oplyst. Hvorfor vil hr. Ivar Hansen fortsætte undersøgelserne, hvis sagen er tilstrækkelig oplyst? Ministeren sagde: der er ikke noget i vejen for at stille spørgsmål i trafikudvalget. Nej, det er der ikke — jeg har stillet et hav af spørgsmål — men der er derimod meget i vejen, når man skal have svar. Vi stillede spørgsmål om ekspertrapporten. Vi ventede i måneder, og så kom der besked om, at man desværre ikke kunne finde den i SAS' arkiver. Så bliver den offentliggjort i en avis, Nå, var det den, svarer SAS så efter lang tid. Ja men det er jo slet ikke en ekspertrapport, den er jo skrevet af en mand, der er afskediget, og så prøver man på at sige noget lidt nedsættende om den mand, der har skrevet den, indtil han rykker ud med et læserbrev og forklarer, at det er SAS' ledelse, der har anmodet ham og andre om at lave den rapport. Det er den måde, besvarelsen af udvalgets spørgsmål foregår på.

Jeg vil holde fast ved, at Transairsagen overhovedet ikke har været undersøgt. Jeg husker, at hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Svend Erik Sørensen og andre i sin tid her i salen sagde: vi skal sørge for, at trafikudvalget undersøger den Transairsag. Nu vil de også erkende, at det ikke er sket. Udvalget har heller ikke her til sidst fået de oplysninger, de har bedt om. Og hvad så nu? Alligevel siger de to medlemmer, at de ikke vil være med til forslaget, og taler om hetz mod SAS og den slags.

Jeg vil i øvrigt gerne bede om, at præsidiet ved lejlighed tager stilling til følgende spørgsmål: har et udvalgsflertal ret til at forhindre et mindretal i udvalget i at modtage oplysninger, som er nødvendige for dette mindretals stillingtagen til en politisk sag? Det er det, der er sket i trafikudvalget. Jeg synes ikke, det er rimeligt, jeg skal finde mig i, at jeg ikke kan modtage oplysninger om Transairsagen, fordi et flertal foranlediget af hr. Glensgårds brud på tavshedsloftet beslutter, at man ikke vil modtage sådanne oplysninger. Jeg håber, præsidiet vil tage stilling til det spørgsmål.

[Sigsgaard.]

Så spørger man: hvorfor interesserer VS sig så meget for SAS? Vi interesserer os for den udvikling under senkapitalismen, der består i, at staten og store koncerner arbejder snævrere og snævrere sammen i stadig større selskaber under stadig større hemmelighedskræmmeri og dér koncentrerer en meget stor magt. Koncentration af meget stor magt giver meget stor mulighed for magtmisbrug og for skatteundragelser. Derfor er det helt nødvendigt at interessere sig meget for den udvikling, som socialdemokratiet ønsker, og som vi mener fører den gale vej.

Må jeg i øvrigt sige, at Transairsagen vil blive undersøgt. Jeg vil i hvert fald håbe, den bliver det, og jeg vil gøre mit til, at den bliver det, også hvis et flertal her i folketinget sætter sig imod det. Og så kan jeg slutte sig tilføje, at jeg nødig vil være de politikere, der har nægtet at undersøge denne sag, hvis det viser sig, at mistankerne er berettigede.

Kurt Brauer (SF):

Der er foreslået en kommissionsundersøgelse, vel bl. a. fordi man under et kommissionsarbejde dels kan sætte en højere grad af ekspertise ind på undersøgelserne, dels kan modtage oplysninger af meget intern og fortrolig karakter. Det må vel være en af grundene til det. Det afvises fra borgerligt og socialdemokratisk hold her i tinget, idet man siger, at undersøgelserne skal foregå i udvalget om offentlige arbejder. Umiddelbart efter at man har sagt det, siger man: men for resten har vi jo konstrueret en særlig lex Glensgård, som går ud på, at i udvalget om offentlige arbejder kan vi ikke modtage de oplysninger, vi har brug for for at få undersøgt SAS. Ringen er sluttet, og der kommer ikke noget ud af det hele. Jeg synes, det er en lystig facon at drive folketingsvirksomhed på, og jeg synes ærlig talt ikke, den er helt fin i kanten.

SAS kan trække på en enorm goodwill både her og i udlandet og også hos samtlige partier, derunder socialistisk folkeparti. Vi har virkelig en enorm goodwill og en enorm respekt tilovers for SAS, men det er, ligesom om der er nogle partier herinde, der har rottet sig sammen om at sætte denne SAS-goodwill over styr. Der var dog den mulig-

hed, at SAS kunne blive rensset for de beskyldninger, som har været offentligt fremme; det var dog en chance. Men det er ligesom blevet sagt, at man ikke kan tåle nogen form for undersøgelse af SAS, og hvorfor man ikke kan tåle den, kan vi ikke få noget at vide om, man er bange for den af en eller anden grund. Hvad er det, man er så bange for?

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Hr. Sigsgaard var meget ked af, at jeg var skyld i, at der blev debatteret andet end dette forslag. Jeg vil gerne sige at mit første indlæg udelukkende gik på forslaget og ikke på min egen person eller de fortrolighedsproblemer, vi har i udvalget.

Hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Lowzow siger begge, at man gerne vil have de dokumenter forelagt, som indeholder kriminelle oplysninger, og hr. Lowzow siger, at han gerne vil have at vide, hvad betegnelsen „visse kriminelle ting“ dækker. Til hr. Bilgrav-Nielsen vil jeg gerne sige, at jeg ikke mener, at jeg har udtalt noget om, at vi har fået forelagt dokumenter, der indeholder fortrolige oplysninger, men vi har fået forelagt oplysninger, som har kriminelle oplysninger indeholdt i sig. Disse oplysninger fik vi af SAS-formanden, Haldor Topsøe, og jeg tror, hr. Bilgrav-Nielsen udmærket erindrer, hvilke problemer der blev drøftet under mødet med SAS-formanden, Haldor Topsøe. Jeg mener ikke at have sagt, der foreligger dokumenter, og skulle det være tilfældet, må jeg trække det tilbage. Det, der foreligger, er, at SAS-formanden, Haldor Topsøe, har fremlagt oplysninger for folketinget for at føre folketinget bag lyset for at få koncessionsforlængelsen igennem for SAS. Det er de kriminelle handlinger, der er foregået i denne sag.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthæasen):

Jeg skal kun gøre den bemærkning til hr. Sigsgaard, at det, der er det afgørende ved dette forslag til folketingsbeslutning, er, at det bygger på mistanker, på forlydender og en hel række andre ting, som ganske simpelt ikke er dokumenteret. Det er ikke noget grundlag at lave en folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission på.

Dernæst skal jeg sige til hr. Glensgård, at

[Ministeren får offentlige arbejder.]

Jeg ikke tror, hr. Glensgård skal være så bekymret på mine vegne i henseende til § 5; jeg skal nok give de oplysninger, der skal forelægges dette folketing efter de almindelige regler. Hr. Glensgård skal ikke tro, at han kan føre krigen over i fjendens lejr her, det er helt afgørende, at hr. Glensgård har sagt fra denne talerstol, at vi har fået forelagt oplysninger af kriminel karakter. Det er ikke påvist noget sted, at vi har det, og det er hr. Glensgård, der har bevisbyrden.

Formanden:

Der er flere, der har bedt om korte bemærkninger. Det bliver meget begrænset, hvad vi får af korte bemærkninger, som det er sædvanligt ved forslags behandling.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hr. Glensgård kan ikke slippe uden om at give en klar redegørelse for, hvori det kriminelle består, uanset om det er noget, der fremgår af et papir, eller noget, der fremgår af et samråd, vi har haft i udvalget. Jeg forstår, det drejer sig om mødet med hr. Topsøe. Hr. Glensgård har tidligere frimodigt udtalt sig om, hvad der foregik i dette fortrolige møde. Jeg beder hr. Glensgård om at fortsætte og klart anvise, hvad det er, hr. Topsøe har oplyst om kriminelle handlinger.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg havde selvfølgelig forventet, at formanden ville bede om ikke at fortsætte. Hr. Bilgrav-Nielsen kan læse forhandlingerne fra sidst, vi debatterede sagen; dér fremlagde jeg helt klart, hvad der var foregået i trafikudvalget, jeg skal ikke gentage det for ikke at blive stoppet af formanden i denne omgang; hr. Bilgrav-Nielsen kan selv læse i forhandlingerne og se, hvad der blev forelagt af hr. Haldor Topsøe.

Til ministeren vil jeg kun sige, at det er muligt, ministeren ikke har modtaget oplysningerne, men ministeren var heller ikke til stede på daværende tidspunkt, og det er måske en fejl i sig selv, at ministeren ikke har fået ansvaret for det, SAS-formanden udtalte i det pågældende udvalgsmøde. Ministeren var desværre ikke til stede, så havde jeg haft det lidt mere fornøjeligt, for

så havde jeg nemlig kunnet hænge ministeren op og ikke kun SAS' formand.

Formanden:

Direkte provokeret skal jeg sige, at når jeg ikke stoppede hr. Glensgård, var det, fordi hr. Glensgård offentligt har udtalt, at han ikke vil holde det tavshedslofte, andre i hvert fald har påstået han har givet.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg skal kun gøre den bemærkning, at den eneste, hr. Glensgård har fået hængt ud i dag, er sig selv.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (Sigsgaard) (VS):

Hr. Bilgrav-Nielsen holder sig nu meget til sin diskussion med hr. Glensgård, og det kan jeg godt forstå. Hr. Bilgrav-Nielsen snakker udenom. Hr. Bilgrav-Nielsen sagde, sidst vi diskuterede denne sag: der er stærkt behov for en undersøgelse, og den vil trafikudvalget foretage. Den har trafikudvalget ikke foretaget. Hr. Bilgrav-Nielsen siger nu, at der alligevel ikke skal foretages nogen undersøgelse. Så jeg kan godt forstå, han snakker om noget andet.

Så vil jeg som det sidste sige, at jeg ikke vil have siddende på mig, at den sag, jeg har rejst her, bygger på mistanker og forlyden-der, som ministeren sagde. Jeg vil påstå, at jeg ved mere om den Transairsag, end ministeren ved, og jeg har arbejdet meget med den Transairsag. Ministeren ved, at der ikke er foretaget nogen undersøgelser. Han nægter at foretage en sådan undersøgelse. Det siger meget om socialdemokratiets forhold til vore største koncerner. Der er mange, der nærmest opfatter SAS som et statsforetagende; de skal huske, at en af de største interessenter, en af de største aktieejere i SAS' danske afdeling, er ØK, og vi kunne fremhæve andre meget store monopoler, der har deres store interesser i SAS. Det tror jeg man skal huske, hvis man vil prøve at forstå, hvorfor ministeren så hårdnakket nægter at undersøge sagen.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil bare sige til hr. Sigsgaard, at det

[Bilgrav-Nielsen.]

er korrekt, som jeg bliver citeret, og at citatet stammer fra det tidspunkt, hvor folketinget for et år siden afsluttede sit arbejde; at vi senere fortsatte arbejdet med Transairsagen, gør forskellen. Men dersom medlemmer ønsker det, er jeg parat til at fortsætte og undersøge den sag, så vidt vi kan. Det forudsætter imidlertid, at udvalget kan arbejde som et normalt folketingsudvalg, altså at man også kan modtage oplysninger, der har fortrolig karakter.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Nu siger hr. Sigsgaard, at han ved mere om Transairsagen end jeg. Det skal jeg ikke kunne udtale mig om, men også det er da i hvert fald et postulat. Jeg ville intet have imod at indlede en undersøgelse af en hvilken som helst koncern, men forudsætningen for det må være, hvad enten det er SAS eller andre, at der er en begrundelse for det, en ordentlig dokumentation.

(Kort bemærkning).

Hölge (FP):

Ministeren fremkom med en oplysning om, at ministeren anså købet af Transair for en normal forretningsmæssig disposition, og kom også med den oplysning, at SAS havde grund til at antage, at det var en god forretningsmæssig disposition, men at det senere havde vist sig, at det var det ikke. Jeg vil derfor gerne lige kort spørge ministeren, hvorfra ministeren har den antagelse, at SAS skulle have opfattet det som en god forretningsmæssig disposition, for det stemmer nemlig ikke overens med de oplysninger, som f. eks. Dansk Pilotforening sad inde med før købet af Transair.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Ministeren siger til hr. Sigsgaard, at det kun er postulat, men jeg vil gerne sige til ministeren, at vi igennem SAS' historie har set, at der er foretaget uheldige transaktioner, og hver gang er der én eneste aktionær, som går igen. Vi så det, da SAS tabte 70-80 mill. kr. i Gamsa, vi har set det i Transair, og derfor er der ikke kun tale om formodninger, der er tale om, at den pågældende aktionær udnytter sin stilling i SAS, og der-

for må ministeren, som ministeren sagde, gerne være med til at informere offentligheden om, hvad der virkelig foregår. Der er ikke tale om påstande, der er tale om helt klare hentydninger fra den pågældende aktionær om, at han ønsker at udnytte sin stilling i det selskab, han er medejer af.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Når jeg kan sige, at SAS på det tidspunkt, da man foretog købet, mente, det var en god forretning set i et helhedsbillede, bygger jeg det naturligvis på det, jeg har fået at vide af de folk, der var med til at træffe beslutningerne dengang. Jeg må selvfølgelig erkende, at jeg ikke 10 år efter kan granske deres hjerte og nyrer fra den tid, men jeg kan lægge lige så meget vægt på disse oplysninger, som jeg kan lægge på hr. Hölges her i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:
Valg af 4 medlemmer til landsskatteretten for tiden 1. april 1976-31. marts 1977.
(Se foran sp. 8203).

Formanden:

Til dette valg er anmeldt følgende valggrupper:
en gruppe på 118 medlemmer: socialdemokratiet, venstre, det radikale venstre og kristeligt folkeparti;
en gruppe på 38 medlemmer: fremskridtspartiet, centrum-demokraterne og det konservative folkeparti.

Valgt blev:

Fhv. medlem af folketinget Edvin Boye Hansen
Medlem af folketinget Aksel Pedersen

Medlem af folketinget Arne Bjerregaard samt
Frederik Johansen, Rungsted Strandvej 74,
Rungsted.

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Jeg har modtaget følgende henvendelse:

Undertegnede anmoder herved folketin-
gets formand om, at forhandlingen om mini-
steren for kulturelle anliggenders redegø-
relse af 6. april 1976 om revision af loven
om radio- og fjernsynsvirksomhed uanset
tidsfristerne først finder sted onsdag den 28.
april 1976. Årsagen til anmodningen er, at 3
af folketingets medlemmer, som samtidig er
medlemmer af radiorådet, af folketinget er
udsendt som repræsentanter til et møde i
Interparlamentarisk Union i ugen fra 19.
til 25. april 1976.

Christiansborg, den 9. april 1976.

*J. Risgaard Knudsen, Knud Enggaard, Poul
Schlüter, Sv. Haugaard, Ømann, Knud Je-
persen.*

I overensstemmelse med henstillingen
foreslår jeg, at *fristen i forretningsordenens
§ 19, stk. 4, fraviges*, så redegørelsen kan
komme til forhandling onsdag d. 28. april.

Hvis ingen gør indsigelse herimod, betrag-
ter jeg dette forslag som vedtaget. (Ophold).
Det er vedtaget.

Der er foretaget ændringer i følgende
udvalg:

Boligudvalget (9/4 76):

Udtræder: Dohrmann

Ny stedf.: Kirsten Jacobsen

Udenrigsudvalget (9/4 76):

Udtræder: Brusvang

Nyt medl.: Erik Bauer

Det udenrigspolitiske nævn (9/4 76):

Udtræder: Brusvang

Nyt medl.: Erik Bauer

Det politisk-økonomiske udv. (9/4 76):

Udtræder: Brusvang

Nyt medl.: Erik Bauer

Folketingets næste møde afholdes onsdag
den 21. april kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til og
indkaldelse af stedfortræderen for folke-
tingsmedlem Erlendsson.*
- 2) *Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.*
- 3) *Spørgsmål til ministrene.*
- 4) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om fol-
kepension. (Forhøjelse af grundbeløb
m. v.).
- 5) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om in-
validepension m. v. (Forhøjelse af ydel-
ser).
- 6) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om pen-
sion til enker m. fl. (Forhøjelse af
grundbeløb m. v.).
- 7) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om so-
cial bistand. (Forhøjelse af ydelser).
- 8) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om folkebiblioteker [af
Poulsgaard m. fl.].
- 9) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om ændring af byggelov.
- 10) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om butikstid.
- 11) *Anden behandling af:*
Forslag til lov om energipolitiske foran-
staltninger.
- 12) *Første behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om bo-
ligsikring.
- 13) *Første behandling af:*
Forslag til lov om nedsættelse af et ud-
valg vedrørende forsvarrets og politiets
efterretningstjenester [af Gert Petersen
m. fl.].
- 14) *Første behandling af:*
Forslag til lov om ændring af tinglys-
ningsloven. (Rentetilpasningslån).

Angående folketingets arbejde de føl-
gende dage i den pågældende uge henviste
formanden til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.22.