

[Bollerup Madsen.]

noget om det, der har ført frem til, at forslaget i dag kommer som en naturlig konsekvens af udviklingen. Jeg synes ikke, at staten kan have nogen betænkelighed ved at indgå som halvpartner i sagen; således som udviklingen er gået, og således som selskabets status og anseelse og forretningens omfang er i dag, er der ikke nogen betænkelighed for staten at nære. Udviklingen er gået jævnt fremad, og der er derfor god grund til at tro, at tempoet kan holdes.

Om udviklingen er der iøvrigt at bemærke, at den skandinaviske rute på Amerika allerede var planlagt før krigen, men så kom jo krigens år og slog det hele i stykker, og arbejdet kunne naturligvis ikke fremmes, før der atter var fred i verden. Men heldigvis havde Sverige ikke ligget stille under krigen. Sverige havde arbejdet og sørget for, at forberedelserne var i orden, både hvad angår materiel, uddannet mandskab og arbejdets organisation, således at der straks kunne tages fat. Det var ikke meget, Danmark og Norge straks kunne stille ved siden af, for vi havde ikke kunnet arbejde under krigen, men Sverige stillede loyalt alt sit til rådighed. Derimod måtte vi selvfølgelig strenge os an for hurtigt at kunne udfylde vor part, to syvendedele, og heldigvis havde det danske selskab benyttet krigens år til at skabe sig en kapital på 30 mill. kr. Dette viste sig dog at være altfor lidt. Der blev anskaffet materiel og nye anlæg for over 42 mill. kr., og der blev indbetalt i den skandinaviske fællespulje 10—12 mill. kr. Disse udgifter sammen med de andre startudgifter kunne ikke afholdes af selskabet alene. Derfor måtte man gå til optagelse af et driftslån på 25 mill. kr., for hvilket staten var kautionist. Det er senere nedsat til 21 mill. kr. og materiellet nedskrevet til 26,5 mill. kr., en nedskrivning, der faktisk er langt større end værdiforringelsen, og endda er der en likvid kassebeholdning på over 6 mill. kr. Når hertil kommer, at den gamle aktiekapital nedskrives med tabet i 1947, og de besparelser, der kan ventes at blive en følge af den forenkling af administrationen, som sammenslutningen vil medføre, så kan der ikke være nogen betænkeligheder for staten ved at gå med. Vi tør nok sige, at der er handlet forsvarligt med midlerne, og at det ikke er en konstrueret optimistisk status, som forelægges i dag.

Hvad trafikken angår, har den med undtagelse af 1947 været i stadig fremgang. I det år indtrådte der på grund af poli-

tiske forhold en krise, som bedst karakteriseres ved den ene oplysning, at der i Amerika blev afsagt over 100 000 billetter bestilt til Europa. Naturligvis måtte det give et chok, og det lille danske selskab kom igen i betalingsvanskeligheder og måtte gå til staten og bede om et lån på 13 mill. kr. Men heldigvis rettede trafikken sig hurtigt, så der blev aldrig brug for at trække på dette lån, og endda har man samlet penge sammen siden. 1948 viste atter betydelig fremgang, omtrent balance. 1949 gav et lille overskud, og i 1950 kan der forventes et overskud på over 6 mill. sv. kr. på Atlanterhavsruterne. De europæiske og nærorientalske linier vil ligeledes nogenlunde give balance.

Jeg har gerne villet give disse oplysninger af økonomisk art, for at man ikke skal tro, at det er noget, staten skal lokkes ind på. Dette var altså den rent økonomiske side af sagen.

Men desuden har selskabet også haft den opgave at hævde Danmarks stilling i den internationale luftfart; det viser flaget i de fjerne lande, hvor man ellers kun kender Danmark ved navn, måske ikke engang det. Hvad den side angår, synes jeg, at Det Danske Luftfartselskab har klaret sig pænt. SAS med de tre nordiske flag på maskinerne har klaret sig stolt overfor de langt mere kapitalstærke amerikanske og andre selskaber. Det kan i den henseende anføres, synes jeg, med værdi og som en god oplysning, at ca. 75 pct. af alle skandinaviske passagerer mellem USA og Skandinavien befordres med SAS-maskiner, og endda er antallet af deciderede amerikanske passagerer i stadig stigning. På de sydamerikanske ruter går 60—70 pct., i fjor endda 80 pct., ombord i Schweiz, Portugal og Dakar, hvilket måske bedst af alt viser den tillid, SAS nyder ude i verden. Passagerantallet på Atlanterhavsruterne er derfor også steget i de første 9 måneder af 1950 til 38 000 imod 19 000 for hele året 1947, altså en fordobling, og for samme tidsrum er nettoindtægten vokset til 61,8 mill. sv. kr. imod 29,7 millioner i 1947.

Men også indirekte har dansk luftfart haft en betydelig indflydelse for danske erhverv. Det er ikke så længe siden, jeg her så nogle udtalelser af den danske handelsattaché i Brasilien, som jeg syntes var af en sådan karakter, at det kan have interesse at nævne dem her i det høje ting. Han fortalte, at luftfarten havde trukket verdensmarkedet nærmere, således at danske forretningsmænd nu på et par dage kunne komme til Brasilien og opnå personlig