

**[Jensen-Broby.]**

godehavende i udenlandsk valuta. Ialt for 75 millioner danske kroner udenlandsk valuta er i det tidsrum skaffet tilveje. Desuden er der et indirekte valutaoverskud ved befordring af skandinaviske passagerer i udlandet og til og fra udlandet.

Det er derfor efter min mening af stor betydning, at vi kan gå med i dette selskab på lige fod med de andre lande, og jeg vil gerne have lov til på mit partis vegne at anbefale, at vi går med. SAS er allerede gennem det samarbejde, der har fundet sted, indarbejdet på de forskellige ruter og i de forskellige havne og har fået de koncessioner overdraget, som der er så stor konkurrence om med udenlandske selskaber, har fået skabt sine organisationer ude omkring og er — det har jeg vist lov til at sige — meget velanskrevet overalt, hvor det kommer. Jeg vil derfor gerne give min allerbedste anbefaling af, at man gennemfører dette forslag så hurtigt som muligt. Hvis vi ikke går med på den her foreslåede ordning, tror jeg, vi for fremtiden vil have forspildt enhver chance for at være med i udenlandsk flyvning.

Når man ønsker at få dette lovforslag hurtigt gennem rigsdagen, er det ikke for at jasse det igennem, men fordi forskellige forhold bevirker, at før lovforslaget er vedtaget, kan selskabet ikke komme til at fungere. Der skal være en direktion på 3 medlemmer og en bestyrelse med 6 stemmeberettigede medlemmer fra hvert af landene, og før denne organisation er skabt, kan man ikke tage fat på personalespørgsmålet og få dette bragt i orden. Der har allerede gennem længere tid blandt personalet hersket en vis utilfredshed og megen usikkerhed, og det vil derfor være af stor betydning, om man kunne få forslaget igennem inden jul, således at man kunne få personaleforholdene bragt i orden i begyndelsen af det nye år. Jeg skal derfor meget anbefale, at lovforslaget får en hurtig behandling her i rigsdagen.

**Stæhr Johansen:** Da krigen sluttede, foregik der for lufttraffikkens vedkommende en udvikling, der overgik de dristigste forventninger. Det viste sig hurtigt, at det var langt den letteste rejseform i det Europa, der var mere eller mindre slået i stykker. Foruden at staten måtte udvide sine lufthavne og deri investere ret store beløb, måtte også Det Danske Luftfartsselskab foretage udvidelser af driften. Da man tillige oprettede ruterne på Amerika, viste det sig hurtigt, at de små nationers selskaber havde vanskeligt ved at klare sig i konkurrencen med de

store nationers selskaber, og ikke mindst propagandaen, med kontorer i alle større byer, kostede mange penge. I 1946 kom derfor den første sammenslutning af de nordiske selskaber under betegnelsen OSAS. Allerede dette betød en besparelse i udgifterne til propaganda og repræsentation i udlandet. Senere udvidedes samarbejdet til ruterne bl. a. på Østen under betegnelsen ESAS. Men efterhånden som krigen kom på afstand, voksede konkurrencen, og det har været en kendt sag, at SAS som helhed har arbejdet med ikke ringe underskud, selvom der i den sidste tid dog har været en ikke ringe forbedring. Svagheden ved den gamle ordning var ikke mindst den, at organisationen blev stor og bekostelig med fem direktioner og uensartede indkøb, således at den rationalisering, der kunne have medført yderligere besparelser, ikke kunne gennemføres i den form, som samarbejdet har i dag. Det må derfor betragtes som en meget stor forbedring, at man har kunnet opnå de betingelser, som det lovforslag, der i dag er til behandling, medfører.

Jeg skal ikke fordybe mig i enkeltheder, da disse jo allerede er blevet omtalt af henholdsvis det ærede medlem hr. Bollerup Madsen og det ærede medlem hr. Jensen-Broby, ligesom også den højtærede minister for offentlige arbejder udførligt har gennemgået lovforslaget ved dets forelæggelse for det høje ting. Der er dog grund til at understrege, at selvom det er ret store investeringer, staten påtager sig, foreligger der en mulighed for, at SAS i løbet af nogle år vil kunne betale sig. Denne mulighed havde næppe været tilstede, hvis man havde fulgt andre retningslinier som f. eks. at bibeholde et rent nationalt selskab. Der kunne naturligvis være nogle, der var tilhængere af, at man slet ikke drev noget luftfartsselskab, men lod de store udenlandske selskaber gennemføre lufttrafikken. Jeg vil dog ikke tro, at der er mange her i landet, der vil være tilhængere af en sådan idé, for en sådan form for lufttrafik ville jo ikke alene betyde udgifter, men det ville også være et meget, meget stort prestigetab for landet. Det ville også gribe ind i beskæftigelsessituationen, idet SAS jo er med til at beskæftige mange danske arbejdere og funktionærer. Tillige ville det komme til at spille ind, at vi måtte aflevere store beløb i udenlandsk valuta til disse store udenlandske selskaber. Bliver vi selv deltagere i den internationale lufttrafik, dækker vi en stor del af de rejser, der foretages af den danske befolkning, og vi får også mulighed for indtjening af udenlandsk valuta ved transport af andre staters bor-