

[Gregersen.]

der skal tegnes nye aktier for 14 mill. kr., og der skal afdrages på et af selskabet tidligere stiftet lån. Det er 5 gange 1,67 mill. kr., altså 8,35 mill. kr. Dertil kommer statsgaranti for driftstab 2 mill. kr. pr. år; det er ca. 10 mill. kr. Det bliver ialt 32,5 mill. kr., altså meget nær det beløb på 36,5 mill. kr., som hele aktiekapitalen for Danmarks vedkommende ansættes til. Man regner altså faktisk her med et beløb, der svarer til $\frac{8}{9}$ af aktiekapitalen, der efterhånden skal indskydes af staten, men for størstedelens vedkommende kun for at dække tab. Og så har jeg set bort fra det forholdsvis lille beløb på 190 000 kr. til aktieovertagelse, men også fra de udgifter, der kan flyde af § 7 — den om den indenlandske drift —, der bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til af statskassen med tilslutning af rigsdagens finansudvalg i hvert enkelt år at afholde de udgifter, som måtte være fornødne for opretholdelsen i rimeligt omfang af rute-flyvning indenfor riget. Det sidste beløb kan meget godt blive et stort beløb. Man kan ganske vist ikke få meget ud af at løse paragraffen eller ud af det elastiske begreb: rute-flyvning i rimeligt omfang, men som det tidligere er nævnt, står der i bemærkningerne, at den indenrigske luftfart til dato har kostet staten mellem 1 og $1\frac{1}{2}$ mill. kr. om året. Så hvis vi regner med en periode på 5 år ligesom for andre poster, bliver det mindst 5 gange 1 mill. kr. — altså 5 mill. kr. lagt til de 32,5 mill. kr.; så kommer vi op på 37,5 mill. kr. eller 1 mill. kr. mere end hele aktiekapitalen. Hvis en privatperson eller et privat selskab, der selv havde et økonomisk ansvar, stod overfor en sådan opstilling og skulle overveje, om de på det grundlag skulle starte eller ej, så tror jeg alligevel, de ville betænke sig mere end een gang.

Det skal nu vise sig, om danske rigsdagsmænd, der vel er ansvarlige for deres beslutninger, men ikke økonomisk ansvarlige — det bliver jo skatteyderne —, tør lægge denne risiko over på et i forvejen skatteplaget folk.

Jeg synes forøvrigt heller ikke, at et lovforslag, der går ud på at engagere staten så stærkt i SAS, harmonerer med regeringspartiernes indstilling overfor privatdrift. Det forekommer mig, at det konservative folkeparti omkring valget — om det var før eller efter, kan jeg ikke huske — var stærkt imod den sammenblanding af statsdrift og privatdrift, der fandt sted med hensyn til landmandsbanken, og mente,

at statsaktierne skulle sælges, måske fordi landmandsbanken ikke længere opfylder den betingelse, man i almindelighed stiller for statens indblanding, at virksomheden giver tab. Men det kan vel ikke have været det alene, der var afgørende, det har vel været det synspunkt, at en sådan forretning skal være privat, at den skal staten holde sine fingre fra. Forvirrer man nu ikke folks begreber om, hvad konservativ politik er med hensyn til privat næringsliv, når de konservative så forleden dag fremsætter forslag om et statsautoriseret værksted ude i Glostrup, eller som her om denne sammenblanding af privatdrift og statsdrift indenfor luftfarten. Vor linie på dette område er jo kendt. Vi vil ikke have nye statsværksteder, ikke nye statsbanker, og vi vil heller ikke være med i dette foretagende, hvor staten skal have aktier i et privat luftfartselskab. Vi er principielt imod at blande staten ind i erhvervslivet, og vi skræmmes yderligere af det økonomiske ansvar, staten gennem dette forslag pålægger de mennesker, der nok har set en flyvemaskine, men aldrig har haft og aldrig får råd til at flyve med SAS-maskinerne. Jeg kan ikke svinge mig så højt op som det ærede medlem hr. Bollerup Madsen, der sagde, at den mand, der står nede på jorden og ser flyvemaskinen, som han aldrig kan komme op og flyve i, er stolt og siger: det er en af vore egne. Det er nemlig ikke en af hans egne, det er en af deres, som kan flyve deri, fordi staten betaler.

Hvis selskabet havde tjent de millioner, som staten nu har måttet dække ind, er der vel ingen, der tror, at DDLs bestyrelse havde foreslået sin generalforsamling at dele overskuddet med staten. Jeg vil tro, at direktionen og bestyrelsen og aktionærerne havde delt puljen. Sådan er det i privat drift, og det er der ikke noget at sige til. For selskabet er det altså privat drift, når der er penge at hente, men et samfundsforetagende, når der er et underskud, der skal dækkes ind.

Hvis det viser sig, hvad man efter lovforslagets økonomiske bestemmelser forudser, at luftfartselskabet som hidtil vil være en stor underskudsforretning, er vi endnu mere betænkelige ved at gå ind i en sammenslutning med andre lande derom, fordi muligheden for at trække sig tilbage igen bliver mindre. Et nordisk interessefællesskab vil det blive svært at frigøre sig for igen. Jeg gad jo se den rigsdag eller det finansudvalg, der ikke under sådanne omstændigheder ville sende en 10-