

[Stæhr Johansen.]

Telefonselskabets 20 mill. kr. er for mig at se også ganske nødvendige. Vi havde i 1920'erne en meget høj standard på telefonvæsenets område. Vi var måske det land i verden, der havde det bedste telefonnet. Vi var et land, der fulgte med i udviklingen. De moderne udvidelser, som fandt sted rundt omkring, indførte vi meget hurtigt herhjemme, og mange gange var vi selv foran. I 1930'erne under den store krise blev denne standard allerede forringet, og man har lov til at sige, at krigen medførte en forringelse, således at vore muligheder på dette område nu er ringere, end de på noget tidligere tidspunkt har været. Det er ikke alene privatfolk, der har vanskeligheder med at få telefon, men en række erhvervsvirksomheder kan i dag heller ikke få det. Både i Storkøbenhavn og rundt om i de store provinsbyer, hvor man søger igennem en fornuftig byplan at få virksomhederne placeret udenfor beboelseskvartererne, er det praktisk talt umuligt for kontoret at komme i forbindelse med virksomhederne, fordi det er vanskeligt at få telefon. Kan man endelig få en tildelt, er ventetiden så overmåde lang, at det generer driften og fordyrer den på alle måder. Det er derfor efter min opfattelse meget vigtigt, at vi får udbygget vore telefonselskaber.

Det er endvidere foreslået, at yde SAS et lån på 20 mill. kr., og dette beløb er meget nødvendigt, hvis SAS skal klare sig i konkurrencen fremover. Som det høje ting ved, har man netop bestemt, at de store internationale luftfartsselskaber skal indføre den såkaldte turistklasse over Atlanterhavet. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at den stigende transport over Atlanterhavet har været medvirkende til, at luftfartsselskaberne rundt om i verden har haft ret gode overskud på disse ruter, men man har til gengæld også betjent passagererne på en ganske fortrinlig måde. Nu vil alle de store amerikanske selskaber indføre en turistklasse, og for at kunne følge med i konkurrencen er det nødvendigt, at SAS har så moderne maskiner, at man kan udvide med det antal pladser, der muliggør den billige pris, som man skal betale for at komme over Atlanterhavet, når turistklassen træder i kraft. Derfor er nye maskiner nødvendige. Man regner med, at man ialt skal bruge 8, og foreløbig er der tale om, at de første 6 skal leveres. Vi skal sammen med Sverige betale det beløb, der mangler, for at man kan få disse maskiner. Vi skal betale $\frac{2}{7}$, idet SAS jo er bygget op på den måde, at Sverige repræsenterer $\frac{3}{7}$ og Danmark og

Norge hver $\frac{2}{7}$. Jeg mener, at det er et ganske sundt forretningsmæssigt lån, man her giver, og jeg vil gerne understrege overfor den skepsis, der var i alle tre lande, da man omdannede SAS, at denne ordning er blevet en succes.

Et enkelt blad, „Berlingske Tidende“, har gentagne gange fundet anledning til at angribe SAS. Jeg synes, at de artikler, der har stået i „Berlingske Tidende“, bygger på visse misforståelser. SAS er nu ved at afslutte sit regnskab. Jeg har ganske vist set nogle bladmeddelelser om, at dette regnskab skulle givet et stort overskud, men det er ikke afsluttet endnu. Jeg kan dog sige så meget, at overskuddet, fordi der skal foretages så store afskrivninger på det nuværende materiel, ikke bliver synderlig stort, men jeg kan understrege — og håber, det vil være afgørende overfor de kritiske artikler, der er fremkommet —, at dette driftsår ikke giver underskud, og at man ikke har forbrugt de beløb, der fra statens side er stillet til rådighed til driften, således at man altså på det nuværende tidspunkt kan konstatere, at hvis ikke afgørende ændringer indtræder for luftfarten, har denne genopbygning af SAS som det store skandinaviske selskab været en afgjort succes.

Det blev sagt — jeg tror, det var af det ærede medlem hr. M. Larsen —, at det kun var bedrestillede, der fløj. Jeg tror ikke, at denne betragtning er rigtig længere. Hvis man f. eks. ser på passagerlisterne, ikke mindst hvad angår flyvningen over Atlanterhavet, vil man se, at det er meget almindelige eller jævne mennesker, hvis jeg må bruge det udtryk, der anvender luftfarten som transportmiddel. Hvis der f. eks. skal overtages en damper i Amerika, eller der skal en ny besætning derover, er det altid med flyvemaskine, man rejser. Det er både hurtigere og i realiteten billigere. Jeg har også lov til at sige, at med den nye tarif, den såkaldte turisttarif, som kommer, vil det blive det billigste transportmiddel, man har på længere strækninger. Det er derfor ikke alene de bedrestillede, der benytter luftfarten til deres rejser. Jeg har lov til at sige, at det nu er sådan, at alle, der er tvunget til at rejse i udlandet, vil anvende dette transportmiddel, da det både er det billigste og det hurtigste. Tænk blot på alle grænseovergangene og på alt det besvær, man har, når man rejser med tog; det slipper man fuldstændig fri for, og det er altså, da tid er penge, afgjort en gevinst at rejse på denne måde.

At det trods det gode år, SAS har haft, er nødvendigt at bede om lån, ligger natur-