

[Fuglsang.]

skalt stemme om lovforslaget, får den oplysning, vi har bedt om her i tinget, al den stund det er folketinget, der skal træffe afgørelsen.

Handelsministeren (Philöp): Jeg giver gerne den pågældende oplysning. Når jeg ikke gav den før, var det, fordi jeg ikke havde tallene ved hånden; dem har jeg nu, og jeg kan oplyse, at bruttobeløbet er ca. 237 mill. kr. og nettobeløbet 156 mill. kr.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslagene nr. 1 og 2, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 3, § 2, således ændret, ændringsforslagene nr. 4 og 5, § 3, således ændret, ændringsforslag nr. 6, § 4, således ændret, og §§ 5 og 6 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om statsgaranti m. v. i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2535, fremsættelsen i tidenden sp. 3989).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Det kommer jo næppe bag på nogen, at SAS må have udvidet og forlænget sin statsgaranti, således som det er foreslået i det lovforslag, som her foreligger til behandling.

Lovforslaget går ud på, at man følger de hidtidige regler for statsgaranti, men garantibeløbet forhøjes for Danmarks vedkommende til 6,75 mill. d. kr.; konsortial-

overenskomsten forlænges med 10 år til 1985, og endelig kan ministeriet i årene 1959-63 udrede afdragene på DDLs lån fra 1948, og for de udredede beløb udstedes der som hidtil B-aktier.

Vi befinder os foran et af de vel nok største skridt i luftfartens udvikling, idet den civile luftfart skal overgå til brug af jetflyvemaskiner. SAS har netop bestilt jetmaskiner til sin første jetroute, og dernæst kommer disse DCS-maskiner. Det vil betyde en hel revolution i civilflyvningen. Det er meget store investeringer, der skal foretages i disse anlæg og den dertil hørende maskinpark, og det stiller naturligvis meget store krav til selskaberne. Det er i hvert fald nu således, at har nogen tidligere været i tvivl, så kan ingen på nuværende tidspunkt være i tvivl om, at der her er tale om en opgave, som ingen af de nordiske lande kunne have løst alene.

Dette trin i udviklingen falder nøje sammen med den vældige konkurrence, der er inden for dette trafikområde. Jeg har tidligere her haft lejlighed til at pege på, hvor stærk og hård denne konkurrence er. Når vi sammenholder udviklingen med de kolossale kapitaler, der skal til, og den hårde konkurrence, der finder sted selskaberne imellem — ikke mindst fra de store amerikanske selskaber, som ingen skånsel viser — så har man den allerbedste begrundelse for, at den højtærede minister ligesom sine kolleger i de to andre nordiske lande, som han samarbejder med på dette område, har fremsat dette lovforslag.

Lovforslaget er let overskueligt, idet det væsentligst drejer sig om de allerede nævnte ting. Ellers holder det sig til reglerne fra den hidtil gældende lov. Vilkårene er stort set de samme, og lovforslaget er som helhed skåret over den samme læst. Der er vel heller ingen, der vil have noget at indvende imod de krav, der stilles af dem, der til sin tid skal yde lånene.

Vi kan for vort vedkommende meget anbefale det foreliggende lovforslag. Vi mener, at udviklingen i høj grad har bekræftet, at det var rigtigt, at de tre nordiske lande i 1950 indgik på at støtte samarbejdet på den civile luftfarts område, sådan som det er sket i samarbejdet mellem de tre moderselskaber ved dannelsen af SAS.

Jeg kan ikke ved denne lejlighed, så få