

[A. C. Normann.]

Dernæst vil jeg sige, at med hele sin aktive indstilling over for de nordiske samarbejdsbestræbelser, har det hidtil været nærmest en selvfølge, at det radikale venstre overalt, hvor det var rimeligt, bidrog til dette samarbejdes praktiske resultater. Luftfartssamarbejdet er det hidtil største praktiske resultat af det nordiske samarbejde. Det har været gennemført på en sådan måde, at få eller måske efterhånden ingen i folketinget vel nu fortryder, at vi gik ind under den nordiske solidaritet på dette område. Havde vi ikke gjort dette, ville de 3 lande i dag enten ingen luftfartsselskaber have haft eller højst nogle små og formentlig statshjulpne selskaber af mere lokal karakter. Nu er vi på førende måde med i verdensluftfarten og har fået København gjort til et af Europas 3-4 største luftfartscentre.

Vi har kunnet gennemføre den første etape i opbygningen, en etape på kun 10 år, næsten uden tab for det offentlige set i forhold til, hvad så godt som alle andre luftfartsselskaber i verden har kostet de respektive stater, og vi kan glæde os over, at der her er etableret en ydedygtig kilde til meget betydelige valutaindtægter både direkte og i form af turistvaluta. På det sidste års regnskab var den samlede tilgang til Norden af udenlandsk valuta fra SASS direkte funktioner, tror jeg, 450 mill. svenske kr.; den danske part deraf var i alt fald ca. 160 mill. danske kr.

Jeg vil i lighed med det ærede medlem hr. Horn omtale den mand, der fra dansk side har været den skabende og ledende kraft i dette værk, civilingeniør Per Kampmann, der døde forleden. Jeg har lært at beundre hans fremragende evner og forbilledlige ledelse og vurdere hans indsats så højt, at også jeg har ment det berettiget, at hans navn nævnes ved denne lejlighed i folketinget.

Men nu, da grunden er lagt og samarbejdet mellem landene allerede har bestået sin prøve, håber jeg, det vil vise sig,

at ledelsen i SAS fortsat kan klare de vanskeligheder, der møder dette store nordiske foretagende, trods den stadige skærpelse af den internationale konkurrence. Vi må jo nok regne med, at meget stærke og af store stater understøttede selskaber stadig vil skærpe den hårde kamp, som finder sted. Det er glædeligt, at SAS har lært af de erfaringer, man har gjort med den nordiske koncentration, at det er igennem sammenhold, man opnår styrke og konkurrencekraft, og derfor nu har opnået en bedre udnyttelse af materiellet og af den økonomiske investering igennem et nært samarbejde med andre landes luftfartsselskaber. Jeg tænker især på den nylig truffe overenskomst med det schweiziske luftfartsselskab Swissair.

Det radikale venstre er altså velvilligt indstillet over for det foreliggende lovforslag. Det gælder både forslaget om koncessionens forlængelse, forslaget om garantiens forøgelse med de ca. 50 pct. og forslaget om bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at udrede et beløb svarende til afdragene på resten af det gamle obligationslån fra 1948. Forlængelsen af selve koncessionen er vel nærmest en formalitet, selv om det er en nødvendig formalitet, for at de langtidsdispositioner, der her har været nævnt, kan træffes.

Derimod vil jeg advare folketinget imod at betragte forhøjelsen af statsgarantien blot som en formalitet. Jeg mener, vi bør vedtage lovforslaget, men bør se i øjnene, at der er en risiko forbundet dermed. Der er her tale om en kaution, som ikke hidtil har været aktuel, for så vidt som låntagerne har kunnet klare deres forpligtelser selv, men derfor kan kautionen meget vel blive effektiv i fremtiden. Man har altid diskutere, og det er også blevet nævnt her i dag, om det er det rigtige grundlag for bedømmelsen af garantiens nytte, at den sættes i forhold til omsætningen. Jeg synes, det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen havde ret i at drage det spørgsmål frem. Omsætningen er steget så stærkt, at garan-