

[Horn.]

organisation hvis afvikling ingen ville påtage sig ansvaret for.

Det var endvidere sådan, at vi havde tiltro til, at det stiftede selskab kunne løse opgaverne, og at det var de omkostninger værd, som det dengang og senere ville komme til at dreje sig om.

Selskabet SAS har skabt respekt om såvel sin person- som godstransport og er blevet et populært selskab både ude og herhjemme, selv om sensationsoverskrifter i den seneste tid har søgt at misrekommandere selskabet. Når noget sådant sker, er man somme tider selv den flittigste til at ødelægge sine egne chancer; jeg ønsker ikke hermed at forsvare det, der kan kritiseres, men jeg vil påpege, at en del af de ting, der er sagt, og den måde, det er sagt på, måske ikke ligefrem tjener danske og nordiske synspunkter.

Vi vidste, der var risiko forbundet med at gå med ind i denne luftfartsordning; det er vist desværre ikke således inden for luftfarten, at frit skib giver fri ladning, og vi vidste, at SAS stod for og står over for en knaldhård konkurrence, fordi der faktisk føres en stærkt protektionistisk politik verden over og naturligvis ikke mindst i lande med store selskaber.

Vi var vel også helt klar over, at vore tre landes 15 mill. mennesker ikke kunne afgive et tilstrækkeligt stort passagerantal til at opretholde et så stort internationalt luftfartstrafikselskab, som SAS var blevet og stadig væk er. Der er imidlertid et ganske særligt forhold, der gør, at vi kan påtage os denne særlige opgave. Vi har et kontaktbehov både økonomisk og kulturelt, som ligger betydeligt over, hvad nationer af vor størrelse almindeligvis har, og det var forudsætningen for, at vi gik ind for den fortsatte drift af selskabet. Man må heller ikke se bort fra, at vor geografiske placering ikke — så længe man har delt verden i øst og vest — i og for sig taler til gunst for, at vi kan være med i international lufttrafik.

Vi fattede på sædvanlig nordisk vis mod til at gå i gang med opgaverne og tage ansvaret og forpligtelserne på os. De første fem år svarede vel også stort set til forventningerne, men da de var gået, måtte vi i 1955 gå med til en ny forstærk-

ning af kapitalen for at sikre, at selskabet fremtidig kunne klare sig i konkurrencen. I folketinget var der da knap den samme enighed som i 1950 til stede, idet de konservative ikke mente at kunne gå ind for forslaget, men på den anden side heller ikke ville gå imod det.

Det er altså med ca. fem års mellemrum, tinget har stået over for at skulle tage stilling til, om vi vil drive selskabet videre, eller om vi må erkende, at vi har påtaget os en for stor opgave i forhold til vore økonomiske og folkelige muligheder.

Perioden fra 1955 til 1959 blev jo den sværeste, som selskabet har gennemlevet. Jeg husker, at jeg dengang i 1959 på partiets vegne påpegede, at vi fuldt og helt var klar over den risiko, der var forbundet med, at man gennemførte en forøget garanti for en ny periode, og jeg mener også, det lå ganske klart i tinget, at ingen var i tvivl om den risiko, som staten påtog sig ved at gå ind i en ny 5-årig garantiperiode. Allerede på det tidspunkt kunne vi se, at jetalderen nærmede sig, og vi var klar over, at der krævedes betydelige investeringer, sådan som det også har vist sig i selskabets regnskab, men ingen på det tidspunkt var dog i tvivl om, at vi skulle fortsætte og tage den risiko, der var. Selv om opfattelserne kunne være forskellige og der ikke blev helt den samme tilslutning, som der havde været de to tidligere gange, var der dog ingen grupper af betydelig størrelse, der gik imod at vi skulle sætte disse penge ind og påtage os den risiko, der var.

Vi så jo dengang, og vidste dengang, at Lufthansa var ved at rejse sig igen, og vi vidste også, at de store selskaber i Amerika og andetsteds, når jetalderen indtrådte, ville kunne skabe betydelige vanskeligheder. Alligevel var der tilslutning i folketinget til, at vi på nordisk plan fortsatte med at løse den opgave, vi var kommet i gang med. Jeg ved ikke, om nogen her i salen kunne tænke sig nu at spille bagklog og sige: vi advarede dengang. Det er muligt, det får så være, men hvis man holder sig til den rent faktiske drift, giver jeg ikke så forfærdelig meget for en eventuel løftet pegefinger i så henseende.

Jeg mener, befolkningen har krav på ved denne lejlighed, hvor vi for tredje