

[Horn.]

gang — eller rettere sagt fjerde gang — står over for at skulle tage stilling til, om dette arbejde skal fortsættes, at vi lægger tingene ganske klart på bordet, sådan som det er sket i de tidligere tilfælde. Jeg skal om lidt vende tilbage til de kedelige tilfælde, som kæder sig til, men som ikke er årsagen til, at vi nu her skal tage stilling til, om vi skal fortsætte samarbejdet med de andre nordiske lande om selskabets videre drift eller ikke. Vi ved, at den tekniske udvikling, den protektionistiske udvikling har bevirket, at vanskelighederne ingenlunde er blevet mindre. Vi ved også fra de bemærkninger, der følger med forslaget, fra ministerens fremsættelsestale og fra den brede orientering i Müllerberetningen, at indsatsen fra dansk side nu skal være 82 mill. kr., hvoraf man fra privat side skal skaffe de 17,5 mill. kr.

Ved vurderingen af, om denne økonomiske indsats skal ydes, må man naturligvis tage hensyn til den hårde konkurrence, vanskelighederne, der kan opstå i forbindelse med de tekniske fremskridt, og der vil også blive rejst det spørgsmål, om ikke staten, når den nu skal sætte flere penge ind, burde overtage selskabet; men det har udvalget ikke indstillet, regeringen heller ikke foreslået, og vi mener også fra vor side, at med den form, hvorunder selskabet har været bygget op og drevet på, er der i og for sig intet, der taler for, at man skulle ændre dette. Vi har jo en række erfaringer for, at offentligt og privat samarbejde kan give en udmærket forretning. Det mener vi altså også der skulle være basis for her.

Ud fra de i forslaget givne forudsætninger skulle der være basis for fortsat drift, sådan som det nu er stillet op med et vist underskud de første år, men så dog senere med et forventet overskud. Jeg skal ikke glemme at nævne med hensyn til SASs beregninger, at Müllerudvalget måske nok synes, at disse beregninger er vel optimistiske, men det er dog ikke anderledes, end at udvalget ikke har villet fraråde at gå ind i den fortsatte risiko. Vi mener altså, at med det grundlag, der er fremlagt, skulle der rent økonomisk, trafikplanmæssigt være basis for, at selskabet føres videre, og vi er indstillet på at medvirke hertil.

Når vi kender disse omkostninger, så

er der vel i og for sig ingen, der forestiller sig, at der ad åre skal blive et betydeligt overskud, som vi kan drage fordel af. Nu er overskud i den forbindelse jo et relativt begreb, for det at opretholde dette luftfartsselskab giver en række fordele, som vel ikke uden videre kan gøres op i kroner og øre, i alt fald ikke med nøjagtighed; fordelene kan man tillægge større eller mindre værdi, men vi tillægger dem altså så stor en værdi, at vi vil anbefale lovforslaget.

Jeg har allerede påpeget, at de 15 millioner indbyggere i de skandinaviske lande ikke er tilstrækkeligt til et lufttrafikapparat af den størrelsesorden, som SAS har. Når vi alligevel vil forsøge at gøre endnu en indsats, hænger det sammen med, at vore tre folk som nævnt har et vældigt kontaktbehov både økonomisk og kulturelt, større end de fleste andre folk. Vi skal ikke og kan ikke vurdere SAS ud fra den forenkede betragtning, at flyvning er noget for de bedrestillede, det er ikke noget, der kommer den mindrebemidlede del af befolkningen til gode. Sådan kan det måske godt se ud, men sådan er det ikke i virkeligheden. At opretholde lufttrafik er i vor tid et spørgsmål om at have et transportapparat til rådighed for samfundet, således at Hansen i fabrikken, Petersen på marken og alle andre kan få deres varer ud på verdensmarkedet, blive betjent på en sådan måde, at vi kan klare os i den konkurrence, som vi vil møde i stigende grad, efterhånden som udviklingen skrider frem.

Det er jo heller ikke noget uhæderligt erhverv at drive lufttrafik. De 14 000 personer i Skandinavien og heraf de 4 100 i Danmark, der er beskæftiget hermed, har et hæderligt erhverv, som vi også må tillægge betydelig værdi.

Jeg skal ikke i enkeltheder vurdere de direkte og indirekte virkninger, som selskabets eksistens medfører, men jeg vil dog gerne pege på en enkelt ting, nemlig Danmarks betjening af Grønland. Her har SAS været til meget stor nytte. Jeg mener at vide, at der i 1960 er transporteret ca. 5 000 danske til direkte opgaver i Grønland, og vi må vel regne med, såfremt den indstilling, der er givet udtryk for over for Grønland, ikke blot er talemåder, at der stadig væk er en række opgaver at løse her.

Jeg må også tilføje, at vor skibsfart her