

[Horn.]

i Norden, som er af betydelig størrelse, også i høj grad drager nytte af, at der findes et skandinavisk luftfartsselskab af den størrelse med beflyvning af 50 forskellige lande, således at skibsfartens personel kan befordres i fornødent omfang.

Der kunne nævnes en lang række andre ting, som må fremhæves over for de penge, der sættes ind på foretagendet, og den risiko, der er forbundet dermed. Man kan nævne valutaindtjeningen og den folkelige, statslige betydning af, at dette samarbejde har vist sig praktisk gennemførligt i Norden, et samarbejde, som har tjent vore lande til ære. Med det materiel, der er til rådighed og bliver til rådighed i de nærmeste måneder, og med SASs velskolede personale, som har skabt SAS et godt navn ude i verden, skulle der, mener vi, på denne nye økonomiske basis være rimelig udsigt til, at selskabet kan drives på en sådan måde, at det er økonomisk forsvarligt at sætte disse midler ind; men jeg vil gentage, som jeg har gjort det ved de to tidligere lejligheder — idet jeg beder pressens folk om ikke, som tidligere, at beskyldte mig for at have noget med SAS at gøre — at der er en betydelig risiko, selv om vi nu skyder disse penge ind. Selv om der er gjort en lang række erfaringer, som kan komme selskabet til gode, er der en risiko forbundet med den konkurrence, vi møder, en meget stor risiko. Hvis de såkaldte overlydsfly, altså fly, der kommer op på 2 à 3 gange lydets hastighed, kan fremstilles til anvendelse i den civile luftfart, må vi ikke være blinde for, at der så kan opstå en situation af langt mere eksplosiv karakter end den, jetflyene har medført. På den anden side må vi ikke se bort fra, at hvis denne situation indtræder, kan det godt være, at selskaberne, også de allerstørste, også dem med de største stater i ryggen, vil erkende, at nu er det tidspunkt kommet, da konkurrencen må bringes ned på et fornuftigt plan. Vi må vel her i Vesteuropa i alt fald være nået så langt. Vi er jo allerede i Vest-

europa klar over, at vi ikke kan være opdelt i den grad, som vi er; meget tyder i dette øjeblik på, at vi slutter os endnu tættere sammen end før, hvis der kan skabes tilstrækkelig enighed derom. Også på lufttrafikkens område må man vel søge at forene kræfterne i stedet for at bekæmpe hinanden til døde. Ingen kan være i tvivl om, at det vil gå den vej, og når vi her tager stilling, er vi indforstået med, at det er de vilkår, vi går ind til.

I den forbindelse vil jeg gerne sige, at vi må vel have lov til fra nordisk side at forudsætte, at den forestilling, vore folk har om det store Amerika, Amerikas Forenede Stater, og det liberale idégrundlag, som denne nations politik hviler på, indeholder så meget realitet, at vore små folk skulle have en chance inden for luftfarten. Jeg kunne også tænke mig, at den anden store stat, den, der er førende og formentlig altid vil være førende i luftens og luftummets befarer, idet den er kommet så langt foran andre, Sovjetunionen, måske kunne åbne sine porte stærkere, end tilfældet er i øjeblikket. Vi må dog erkende, at Sovjetunionen i de senere år har åbnet porten, for at andre folk kunne få lejlighed til at se, hvordan der ser ud i dette land, og udviklingen kan forhåbentlig forme sig sådan, at man fra sovjetisk side — hvor man ofte taler om, at de små nationer også må have en plads i produktionslivet — vil være interesseret i mulighederne for et samarbejde. Det ville naturligvis få en afgørende indflydelse i gunstig retning i Skandinavien, hvis hjørnebeliggenhed i geografisk henseende derved ville få en ganske anden betydning i retning af at skabe en god, solid økonomisk basis for den videre drift.

Dette er de grundbetragtninger, som vi gerne vil gøre gældende ved denne lejlighed. Nu sagde jeg før, at jeg ville vende tilbage til uheldene, og jeg vil igen understrege, at så vidt jeg kan bedømme situationen, efter at jeg har fulgt udviklingen i flyvningen igennem de sidste 15-20 år, er det