

## [Gottschalck-Hansen.]

Hvad indenrigsflyvningen angår, er der mange mennesker rundt om i vort land, der ikke kan forstå, at de skal være fuldstændig udelukket fra at blive befordret med fly. SAS burde selvsagt med de statsmidler, der er investeret i selskabet, for længst have haft en rute, der dækkede Odense, Esbjerg og Herning, da disse byers størrelse og beliggenhed ville gøre dem til naturlige stationer på en indenrigsflyverute. En sådan rute ville utvivlsomt være langt mere rentabel end mange af dem, der figurerer på SASs gigantiske fartplan, og skulle staten endelig yde tilskud til en sådan indenlandsk rute, ville dette unægtelig være mere acceptabelt end meget af det, der sker i øjeblikket.

Når det ærede medlem hr. Horn som noget fortjenstfuldt fremhævede, at SAS klarer flyvningen på Grønland, så turde dette være en mild overdrivelse. Det er rigtigt, at SAS flyver til Sdr. Strømfjord og landsætter og optager passagerer dér, men det er dog vist en kendsgerning, at Grønlandsudvalget og Grønlandsadministrationen meget ofte har chartret islandske maskiner; det er dog vist en kendsgerning, at canadiske og amerikanske maskiner beflyver Østgrønlands område, og det er endelig en kendsgerning, at da SAS ville have en station deroppe, hvor man kunne land sætte sine passagerer, var det staten, der byggede det hotel, der kom til at koste 7,5 mill. kr., og som udelukkende blev rejst, fordi det var et ønske fra SAS. Jeg tror altså, at man med behersket begejstring skal vurdere SASs beflyvning af det store grønlandske område.

Man hører undertiden den påstand — ministeren har også hævdet den i den skriftlige fremsættelse — at SAS bringer megen fremmed valuta til landet, samt at selskabet er en god reklame for Danmark og i øvrigt for hele Norden. Det viser flaget rundt om i verden, som det så smukt hedder. Jeg skal ikke bestride dette, men sådan som forholdene har udviklet sig, er det blevet en meget dyr valuta, der hjemføres, og

en umådelig kostbar reklame, der præsteres, en reklame, som vi sikkert nok kunne være foruden.

En betingelse for den danske stats tilskud, aktietegning og lån til et samlet provenu af 64,5 mill. kr. er nedfældet i de tre forudsætninger, der omtales i lovforslagets § 1, hvor det første punkt forudsætter Norges og Sveriges tilsagn om tilskud og støtte henholdsvis til A/S Det Norske Luftfartsselskab og A/B Aerotransport. Da det endnu er uvist, om de respektive parlamenter i Oslo og Stockholm vil yde denne økonomiske støtte, må jeg alene af den grund forbeholde mig min stilling over for det foreliggende lovforslag. Jeg er selvfølgelig villig til et samarbejde i det udvalg, der formentlig bliver nedsat, men man skal nu ikke så sikkert regne med det konservative folkepartis bistand til fremme af det foreliggende lovforslag. Ligesom vi i 1959 frasagde os medansvar for en forøgelse af statsgarantien fra 4½ mill. kr. til 6¾ mill. kr. om året i en 5-årig periode, således vil vi også i den givne situation tage forbehold, til udvalgsbehandlingen har fundet sted.

**Kirkegaard:** De tal, som vi til daglig hver især må tumle med i forbindelse med indtægter og udgifter f. eks. til skatter bliver efterhånden noget store. Vi vænnes år efter år til større og større tal. Visse ydelser betales i dag med et kronebeløb, der er omkring 20 gange så stort som i begyndelsen af trediverne. Alligevel vil en og anden enten her i salen eller udenfor — sådan som vi allerede har hørt det under forhandlingen i dag — nok studse ved at høre de beløbstørrelser, der er tale om i forbindelse med SASs økonomi. En del mennesker vil nok sige, at de tal er så store, at Danmark ikke magter opgaven. Det er også til at forstå, om der ræsonneres som så: Danmark har forsøgt at deltage aktivt i en kolossal udvikling på flyvningens område, men eksperimentet er slået fejl, og nu må vi indskrænke, nu må vi afvikle.

En del medborgere tænker nok omtrent