

[Kirkegaard.]

SAS nok i fremtiden kan fortsætte uden risiko for nye økonomiske vanskeligheder, selv om selskabet nu får den støtte, som lovforslaget drejer sig om. En del af tingets medlemmer vil, som vi har forstået det på tidligere ordførere, være betænkelige ved at yde det tilskud, som er nødvendigt for, at Danmark fortsat kan deltage som parthaver, medens andre af tingets medlemmer vil være af den opfattelse, at det nok er bedst, at dette tilskud ydes og Danmark fortsætter i luftfartssamarbejdet.

Under første behandling gav jeg på mit partis vegne udtryk for velvilje over for lovforslaget, men jeg tilføjede, at det var nødvendigt med større mål af forsigtighed og agtpågivenhed i fremtiden, og så vidt som det nu engang er gør ligt, måtte vi sikre, at SASs fremtidige linje blev præget af de to ting, jeg her har nævnt: forsigtighed og agtpågivenhed, ellers forudså jeg, at lovforslaget simpelt hen ikke kunne gennemføres i tinget.

Med hensyn til fortiden forekommer det mig, at jeg efter de tre foregående ordførere kan nøjes med at henvise til den udførlige betænkning, som foreligger, og jeg kunne i og for sig bare udtrykke det ønske, at direktør Wallenberg også læser den danske betænkning igennem og måske tager nogle af de vurderinger til efterretning, som dér er fremsat. Jeg tror, det vil være til gavn for SASs fremtidige stilling.

Med hensyn til fremtiden — det er det vigtigste og det afgørende — prøver vi på at sikre os så godt, som det nu engang kan lade sig gøre, bl. a. ved at stille ændringsforslaget om underretning til folketinget og ved visse andre foranstaltninger, som den højtærede minister har givet tilsagn om at gennemføre, sådan som det også er anført i betænkningen.

Min stilling til lovforslaget er i dag den samme som ved første behandling. Jeg tror, at vi skal vedtage lovforslaget og fortsætte som partner i SAS. Som det også er blevet drøftet — eller i hvert fald nævnt — i udvalget, er der nogen, måske megen, grund til at antage, at Danmark har visse indirekte, altså skjulte, fordele ved at være deltager, fordele, som nok kan tænkes at vokse, når engang — og det sker måske snart — det større markedsområde bliver

etableret. Der er grund til at antage, at SAS til den tid ikke vil møde så store vanskeligheder med hensyn til transportrettigheder, som tilfældet har været hidindtil.

Når jeg anbefaler lovforslaget til vedtagelse, tæller også for mig med, at det ikke alene er tab på den daglige drift, det drejer sig om. Det taler efter min opfattelse til gunst for en fortsættelse, at der jo i høj grad er tale om, hvad jeg vil kalde et engangstab — jeg tænker både på engagementet i Mexiko og på den mulighed, at SASs bygning kunne have været opført til det, som den var projekteret til; så ville de tab, som vi her diskuterer, ikke have været nær så store. Det er tab på særlige eksperimenter, tab, som vi skal prøve på at undgå i fremtiden — det er engangstab, som jeg har nogen grund til at antage kan undgås i fremtiden.

Jeg har den opfattelse, at hvis vi i fremtiden kan få SAS ledet, sådan som vi alle her i landet ønsker det ledet, bliver der ikke tale om en nettoudgift overhovedet for Danmark. Jeg tror, det bliver et aktiv for Danmark i fremtiden at fortsætte som partner i SAS. Efter at jetmaskiner omtrent overalt er sat ind på de lange ruter, er der grund til at antage, at der med hensyn til udviklingen på flyvningens område bliver nogenlunde ro — jeg tænker altså på, at SAS måske undgår de helt store investeringer i de kommende år. Jeg nævner det, idet det er oplyst i udvalget, at det formentlig vil være adskillige, måske mindst 20 år, inden de forfærdelige uhyrer, som vi betegner som overlydsfly, kan indgå i den almindelige drift på lange ruter. I denne forbindelse henviser jeg i øvrigt til mine udtalelser ved første behandling. Når disse overlydsfly kommer og nødvendigvis må sættes ind på de lange ruter, så er det klart, at vi kommer til at stå over for omkostninger og investeringer, også inden for SAS.

Jeg lagde mærke til, at det ærede medlem hr. Horn i sin ordførertale nævnte, at vi med hensyn til de indenlandske ruter skulle være beskedne i vore krav, og beskedenheden er jo altid en smuk dyd. Men alligevel vil jeg gerne spørge ministeren, om der ikke rent praktisk kan foreligge den mulighed, at propelmaskinerne, som ikke længere egner sig til de lange ruter, hvor vi nødvendigvis skal bruge jetmaskiner, nok med