

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under eet.

Ordføreren (Poul Hansen [Kalundborg]): Udvalget har, som det fremgår af betænkningen, holdt et par møder, hvorunder de spørgsmål, der blev rejst ved første behandling, blev klaret. Herefter indstiller hele udvalget lovforslaget til vedtagelse uforandret.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1—4 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Arnth Jensen): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om tobaksafgifter.

(Første behandling findes i tidenden sp. 2546; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 219).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under eet.

Ordføreren (Poul Hansen [Kalundborg]): Også dette lovforslag indstiller udvalget til vedtagelse uforandret. Efter at betænkningen er afgivet, er der imidlertid fra en lille erhvervsgruppe rejst spørgsmål om visse ting i forslaget, og derfor vil det være rimeligt at sende det til udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling for at høre, hvad det er, man har at anføre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1—36 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Arnth Jensen): Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om fortsat ydelse af den i § 3 i lov nr. 493 af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde omhandlede statsgaranti.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1279; fremsættelsen findes i tidenden sp. 2550).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Min gruppe kan anbefale det foreliggende lovforslag til vedtagelse.

Som fremhævet i forslag nr. 24, bilag 1 — „Nordiskt luftfartssamarbete inom SAS“ — ved Nordisk Råds sidste møde var den beslutning, man traf i 1950 om den nuværende organisering af luftfartssamarbejdet mellem de tre nordiske lande, en overordentlig heldig beslutning. Den fem års garantiperiode, der udløber nu til efteråret, har jo haft et særdeles tilfredsstillende forløb, omend der måske de første år ikke helt var den mulighed for forrentning og afskrivning, som normalt må være tilstede. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke min glæde over, at det nordiske samarbejde, hvoraf der her foreligger det første store praktiske resultat, er forløbet så godt på dette område trods de vanskeligheder, konkurrencen har forvoldt — og de har jo været tiltagende i den tid, der er gået.

Når det er lykkedes at få så godt et resultat af samarbejdet, skyldes det ikke mindst, at ledelsen og personalet i SAS har gjort en så strålende indsats for, at selskabet kunne hævde sig overfor andre selskaber. Vi ved, hvilken anerkendelse det vakte verden over, da SAS den 15. november 1954 startede sin nordpolsrute, og vi kan kun udtrykke vor tilfredshed med den dristighed og dygtighed, hvormed selskabet ledes. Jeg gentager, hvad der blev sagt i førnævnte bilag: det var en heldig beslutning.

Jeg har lagt mærke til, at nogle enkelte norske blade har givet udtryk for, at det måske ikke var helt rigtigt, at man i sin tid

[Horn.]

fra norsk side havde givet tilslutning til dette samarbejde. Vi ved også, at fortsættelsen af dette samarbejde har været drøftet på højere plan, og at den norske regering har givet sin fulde tilslutning til, at det fortsættes. Jeg tror, at hvis nordisk luftfart skal kunne hævde sig overfor de øvrige luftfartsselskaber, har vi kun den mulighed, der ligger i samarbejdet gennem SAS. Jeg forstår udmærket de tanker, der kan ligge til grund for de artikler, jeg har set i norske blade, hvor betænkelighed er kommet til udtryk, men jeg tror, man må erkende, at selvom der kan være visse nationale interesser, man gerne havde ønsket tilgodeset på en særlig måde, er vi her i en situation, hvor den eneste forudsætning for et godt resultat er et snævert samarbejde, således som det er organiseret i SAS.

Når vi ønsker at vurdere de betingelser, hvorunder vi indgår på denne statsgaranti, kan vi se, hvorledes ordningen har formet sig, ved at læse bemærkningerne til lovforslaget og ministerens skriftlige fremsættelse. Det fremgår heraf, at de forventninger, som blev stillet i 1950 med hensyn til de muligheder, SAS måtte have, er langt overskredet: omsætningen er blevet mere end 50 pct. større, end man regnede med i 1950. Det hænger naturligvis i høj grad sammen med den udvikling, at luftfartens betydning indenfor trafikken er blevet større og større, men det hænger også sammen med, at selskabet har været dygtigt og dristigt ledet.

Jeg mener, at vi med fuld ret kan yde garanti for en ny periode på 5 år, når vi ser, hvorledes det er gået hidtil. Selskabet har brug for, at staten stiller sig bag det, således som staten har gjort det i den hidtidige garantiperiode. Når man betænker den konkurrence, selskabet er ude for, og ved, at selv store landes selskaber, som har et stort publikum at betjene, får ikke helt ubetydelige tilskud, direkte eller indirekte, fra staten, er det ønskeligt, at også vort nordiske selskab har den rygdækning, som det får gennem denne garanti; det finder vort parti kun ret og rimeligt.

Vi må også, når vi skal anstille en vurdering med hensyn til SAS, have ret til at se på den beskæftigelsesmæssige og den valutamæssige side af sagen. Det er et ikke ringe

beløb i fremmed valuta, der gennem SASs virksomhed tilføres de tre nordiske lande. Jeg vil anslå, at der her i landet er beskæftiget ca. 2 000 personer under SAS, hvortil kommer den indirekte beskæftigelse som følge af denne virksomhed. Jeg har nu og da i denne forbindelse tænkt på, om ikke vort forsvar i højere grad kunne benytte sig af de fremragende værksteder, SAS har. Vi taler jo nu og da om at gennemføre besparelser, og alle har givet udtryk for villighed til besparelser gennem rationalisering. Mon ikke det er værd at overveje — jeg henleder den højtærede forsvarsminister opmærksomhed på spørgsmålet — om man ikke i højere grad kunne lade militære flyvemaskiner efterse på SASs værksteder? At disse værksteder er førsteklasses, fremgår bl. a. af, at store selskaber ude i verden sender deres maskiner til eftersyn dér.

Den udvidelse af garantien, som finder sted, er mere end en fordobling af beløbet, men jeg mener, dette er fuldt forsvarligt, idet det er kun en regulering i forhold til den stigende omsætning; garantien er fortsat 3½ pct. af omsætningen, således som udgangspunktet var i 1950, idet man regner med, at omsætningen skulle komme op på godt og vel 2½ milliard kr.

Jeg har grund til at tro, at SAS trods konkurrenceforholdene vil kunne hævde sig også i den kommende tid med det nye tiptop moderne materiel, der er anskaffet. Det er jo sådan, at gode trafikmidler og god service giver de største muligheder for en god økonomi, og dette forhold gælder i allerhøjeste grad indenfor luftfarten, såvidt jeg kan bedømme situationen. Og vi ved fra dagspressen, at i denne sommer vil Luft-hansa ikke alene få lov at starte på de europæiske ruter, men også komme til at deltage i den kontinentale luftfartstrafik. Vi ved også, at vi er ude for en anden konkurrence; det er fra et islandsk selskab, hvad vi for nogen tid siden læste om, et selskab, som optræder på en lidt mærkelig måde, idet det tilsidesætter de almindelige aftaler, man har indenfor luftfarten, og dette kan skabe adskillige vanskeligheder. Der kunne også nævnes flere vanskeligheder, som SAS har i konkurrencen.

Derfor er det ønskeligt, at man fra staternes side giver denne garanti, og jeg mener også, vi kan sige, det er ønskeligt, at

[Horn.]

de tre landes borgere i størst mulig udstrækning slutter op om deres eget nordiske selskab, som hidtil har hævdet sig på en så smuk måde ude i den øvrige verden.

Jeg kan med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Jensen-Broby: Det har haft stor betydning for de nordiske lande, at de på dette praktiske område har fået gennemført et samarbejde. Det er jo et af de første områder, hvor der er blevet et samarbejde, og det var opnået, allerede inden det virkelige nordiske samarbejde mellem de nordiske parlamentariske forsamlinger kom i gang. Der er ingen tvivl om, at hvis hvert land skulle have optrådt for sig, havde der ikke været mulighed for at gennemføre det, som er gennemført af SAS. Derfor er det min overbevisning, at man fra statens side har en pligt til at støtte selskabet. Det er jo ikke sådan, at selskabet kræver et direkte bidrag. Den statsgaranti på ialt 10 mill. kr., man har haft i de 4 år, der nu er gået, og som udløber til efteråret, har der aldrig været brug for — garantisummen er jo fordelt med to syvendedele til Danmark, to syvendedele til Norge og tre syvendedele til Sverige — men det har været en mægtig moralsk støtte for selskabet, at det har haft denne statsgaranti.

Når nu selskabet kommer og beder om at få garantien forlænget for 5 år og at få den gjort større, idet man beder om ialt 22½ mill. kr. i stedet for de 10 mill. kr., så er det jo ingen reel forhøjelse, når man ser på forholdet, som det virkelig er. Omsætningen er blevet større end de ca. 1 000 mill. kr., som man havde regnet med, og den anslås nu for denne periode at ville beløbe sig til 1 667 mill. kr.; omsætningen for den næste 5 års periode anslås at ville andrage ialt 2 333 mill. kr., således at garantien stadig udgør 3½ pct. af omsætningen. Det er altså det, man beder om at få statsgaranti for, og det vil jeg gerne anbefale at vi går med til.

Det er i de senere år gået stærkt fremad for SAS; regnskaberne er pæne, og der har været et betragteligt overskud, men de, der kender lidt til flyvning og det nye, der sker på flyvningens område, ved, at materi-

ellet meget hurtigt forældes og skal udskiftes. Man har sidste år haft et overskud på 32,5 mill. kr., som er afskrevet på materiellet, og derudover har man haft en indtægt på 9,2 mill. kr. ved salg af gammelt materiel, som også er afskrevet. Der har ikke været tale om at udbetale renter til aktionærerne; man har brugt hele fortjenesten til afskrivning for at konsolidere sig. Man står overfor køb af 14 DC7-maskiner, de nyeste flyvemaskintyper, der findes, og det er givet, at der skal store kontante beløb til, idet fabrikken for en stor del kræver betaling forud eller i hvert fald hurtig betaling. Det er derfor nødvendigt, at man har mulighed for lån, og det er denne mulighed, der afstives gennem statsgarantien.

Jeg gør opmærksom på, at også i andre lande i Europa og i Amerika gives der meget store statstilskud til flyvningen. Herhjemme har man altså ikke krævet noget statstilskud i de år, der er gået, når lige undtages de indenrigske ruter, til hvis opretholdelse der har måttet gives et særligt tilskud, og forhåbentlig bliver der heller ikke tale om at bruge den garanti, man nu beder om. Jeg vil også gerne gøre opmærksom på, at nu, da man har forbindelse vel med 47—48 lande, skaffes der megen fremmed valuta her til landet. Selskabet er drevet sådan, at det er almindeligt anerkendt i hele verden, og gennem det samarbejde, der har været mellem de tre nordiske lande, er der opnået tilladelse til flyvning mange flere steder, end der havde kunnet opnås, hvis de nordiske lande havde stået hver for sig.

Jeg skal derfor på det bedste anbefale, at vi går med til at give denne garanti på de 3½ pct. af omsætningen i de kommende 5 år, ligesom vi har gjort det i de år, der er gået.

Gottschalck-Hansen: Selvom det var en konservativ trafikminister, der i 1950 gennemførte loven om en statsgaranti på 10 mill. kr. til Scandinavian Airlines System, vil jeg ikke ligefrem påstå, at det var med udelt begejstring, mit parti gik med til denne lov. Det konservative folkeparti mente og mener stadigvæk, at det ikke kan være en statsopgave at kautionere for private aktieselskaber. Når vi alligevel gik med til at vedtage loven i 1950, var det af tre grunde. For det første gik vi med af hensyn

[Gottschalck-Hansen.]

til det nordiske samarbejde. Vi erkendte, at vi i den foreliggende situation stod overfor en mulighed for at praktisere noget af den samhørighedsvilje, som det nordiske fællesskab gerne skulle leve op til. For det andet gik vi med, fordi vi anerkendte turismens store betydning; vi så en mulighed for at få fremmed valuta til landet, hvilket var påkrævet. For det tredje gik vi med, fordi vi her stod overfor en nydannelse, en pionergerning, der skulle påbegyndes, og det ville ikke være rimeligt at vise sig altfor stædig og uvillig til at imødekomme ønsket om en statsgaranti.

Når vi nu står overfor, at den højtærede trafikminister har præsenteret os for ønsket om en forlængelse af den gældende lov og en ikke ubetragtelig forøgelse af statsgarantien, så kunne man spørge, om de samme forudsætninger også er tilstede i dag.

Hvad det nordiske arbejde angår, må det erkendes, at det er blevet yderligere udbygget. Sammenholdet er blevet styrket. Bestræbelserne for gennemførelse af det nordiske fællesskab er på adskillige områder ført stærkere ud i livet.

Hvad turismen angår, er der ingen, der kan bestride, at vi står i en situation, hvor vi har brug for at få så megen fremmed valuta til Danmark som overhovedet muligt. Men man må i den forbindelse huske, at SAS flyver ikke bare fremmede landes borgere til Danmark, men transporterer også danskere ud til fremmede lande, hvor en del af vor valuta placeres, så man må efter min mening ikke overvurdere det aktiv, som SAS skulle være i valutarisk henseende.

Endelig for det tredje er der jo ikke længere tale om en nydannelse. Det har stået sin prøve, og det blev udtrykkelig betonet af det embedsudvalg, som blev nedsat i 1950, at garantien skulle opfattes som noget, der kun skulle være gældende i en overgangsperiode. Den mener jeg man har passeret.

Jeg synes i og for sig ikke, der er saglig

motivering for at forlænge garantien, men med henblik på det nordiske samarbejde og de valutariske problemer taget i betragtning er jeg villig til at gå med dertil, men helst i den form, ordningen har i øjeblikket. Den omstændighed, at man ikke hidtil har trukket på garantien, er ganske uden interesse. Vi vedtager ikke loven, for at den skal være et dødt dokument, men for at man i givet fald virkelig kan trække på denne garanti.

Når jeg ser, hvorledes man finder frem til de 22½ mill. kr., som garantien skulle forøges til, synes jeg, det er et meget spinkelt grundlag, man bygger på. Man beregner 3½ pct. af omsætningen. I den forbindelse vil jeg gerne sige, at det virker underligt, at et selskab, der har en omsætning i 1953—54 på 368 mill. kr., kun kan udvise et nettooverskud på 9,3 mill. kr. Det er så meget mere mærkeligt, som salg af gammelt materiel har indbragt 9,2 mill. kr. Det skal jeg ikke gå i enkeltheder med, men jeg har bare villet pege på dette. Jeg synes, at den måde, hvorpå man i loven fastsætter garantiens størrelse, er meget vaklende. Man finder frem til et mere eller mindre vilkårligt tal for omsætningen, der opgives til 2 333 mill. kr. for den næste 5 års periode, og derfra når man så til de 22½ mill. kr. for Danmarks vedkommende. Jeg kunne have forstået, hvis man havde motiveret en forøgelse af garantien med pengenes forringede værdi, men det kunne aldrig føre til et tal af denne størrelsesorden.

Jeg vil gerne, at vi ser på sagen i et udvalg, og vil også gerne være med til at drøfte tallet, men selvom vi går med til at forlænge garantien, kan jeg ikke anbefale, at vi går ind for en statsgaranti af den størrelsesorden, som er anført i det foreliggende lovforslag.

Der er et enkelt problem, jeg gerne vil henlede den højtærede ministers opmærksomhed på nu, da vi står overfor en forlængelse af statens garanti for SAS. I henhold til den gældende overenskomst af 13. april 1954 skal de respektive landes

[Gottschalck-Hansen.]

funktionærer placeres i samme forhold som det økonomiske, forholdet 2:2:3, idet garantisummerne svarer til selskabernes andel i konsortiet, nemlig $\frac{2}{7}$ for Danmark, $\frac{2}{7}$ for Norge og $\frac{3}{7}$ for Sverige. Nu er der sket det, at den svenske flyvepersonaleforening i en skrivelse af 9. november 1954 har opsagt kollektivaf-talen og kvotaaf-talen, vel, at mærke uden nævneværdig protest fra SAS. Det har man gjort på trods af, at det i overenskomsten udtrykkelig er forudsat, at ingen ændring kan finde sted, uden at samtlige parter er enige deri. Skal vi forlænge vor nationale garanti, må kvotaaf-talen respekteres og opretholdes, således at danske flyvere får den placering og de avancementsmuligheder, de rettelig har krav på.

Vi er altså villige til at medvirke til overenskomstens fornyelse, men kan ikke tiltræde den store forøgelse af garanti-forpligtelsen. Jeg vil finde det rimeligt og naturligt, at vi ser på sagen i et udvalg og dør prøver at finde frem til en i enhver henseende retfærdig og rimelig løsning.

A. C. Normann: Jeg fandt det rimeligt og berettiget, at det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen tog forbehold, indtil der har fundet udvalgsbehandling sted, med hensyn til omfanget af den garanti, staten her går ind for, men jeg undrede mig en lille smule over det ærede medlems motivering for den tilbageholdenhed, som skinnede igennem hans udtalelser. Det ærede medlem nævnte tre grunde til, at man i sin tid — for ca. 4 år siden — gik med til samarbejdet. For det første gjorde man det af hensyn til den nordiske samarbejdstanke. Denne forudsætning har formentlig ikke ændret sig. Jeg kan ikke tænke mig, at det skulle være det konservative partis opfattelse, at der i den henseende er grund til større tilbageholdenhed nu, da vi begynder at skimte nogle af de første resultater af Nordisk Råds arbejde; jeg kan ikke tænke mig, at det konservative folkeparti skulle være interesseret i at bidrage til i den øjeblikkelige situation at bryde denne del af det nordiske samarbejde.

Det andet punkt, det ærede medlem nævnte, var turismen og dens værdi med

hensyn til valutastillingen. Denne forudsætning er formentlig stadig tilstede. Jeg ved ikke bedre, end at vi netop for tiden har en meget stærk interesse i at øge den tilførsel af fremmed valuta, som SAS så stærkt og så godt har bidraget til. Vore turistinteresser er vist mindst lige så store nu som for 4 år siden. Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen har naturligvis ret, når han peger på, at vore flyvemaskiner også flyver folk ud af landet, men jeg må dog sige, at vi står lidt stærkere med hensyn til at kunne være med i trafikken i luften end på søen, i alt fald hvad de store, dyre og lange rejser angår. Jeg tror ikke, der sker nogen valutaskade derved, at vi er med til at befordre disse passagerer ud af landet; de fleste ville formentlig være rejst alligevel.

Det tredje punkt, det ærede medlem nævnte, var, at der var tale om en nydannelse, og det mener det ærede medlem der ikke længere er. Jeg må dertil sige, at de, som for ca. 4 år siden gik ind for dette samarbejde under den forudsætning, at nu fandt der en nydannelse sted, som kunne afsluttes på 4 år, har ikke været meget forudseende. Det tror jeg heller ikke har været det konservative folkepartis tanke dengang. Der finder stadigvæk i høj grad nydannelser sted her; det samarbejde, som dengang skabtes, er i sin verden og endnu ikke på langt nær så vidt fremme, at det ligger i trykke, faste rammer, så det ikke behøver at udvikles nævneværdigt og ikke behøver statens hjælp.

Jeg var meget glad for, at et medlem af regeringspartiet, det ærede medlem hr. Horn, fremhævede kravet om, at det militære materiel i så vid udstrækning som muligt skulle vedligeholdes på SASs værksteder. Jeg erindrer nogle diskussioner, der fandt sted for ca. 3 år siden i forbindelse med militære krav om nye værksteder i Værløse, der skulle have til opgave at foretage vedligeholdelsesarbejde, hovedeftersyn og reparationer af militære flyvemaskiner, arbejde af en art, som SASs værksteder akkurat lige så godt kunne foretage. Det var dengang meget vanskeligt at se, hvorfor man ikke kunne komme til en ordening, der ville være langt fordelagtigere for landet.

I betragtning af, at det radikale venstre hele tiden har været overordentlig positivt

[A. C. Normann.]

indstillet overfor det nordiske luftfartssamarbejde og også er det netop i spørgsmålet om en fortsættelse af statens garanti, håber jeg, det ikke vil blive opfattet som en ændring i vor velvillige holdning, når jeg nu tager nogle rent saglige reservationer overfor bedømmelsen af SASs stilling, der vist for tiden er ret optimistisk, dels som følge af lovforslagets bemærkninger, dels som følge af det regnskab, SAS kan aflægge for året 1953—54.

Et regnskabsoverskud på 9,3 mill. kr. er kun relativt set et godt resultat. Det er for en væsentlig del fremkommet som følge af, at brugt og nedskrevet flyvemateriel er solgt til gode priser, ikke som følge af en virkelig fortjeneste på selve flyvevirksomheden, hvilket ville have givet mere tryk med hensyn til bedømmelsen af den fremtidige virksomhed og de fremtidige muligheder.

Der er noget forstemmende i, at en omsætning på 370 mill. kr., der betyder et enormt opsving, ikke har kunnet resultere i en fortjeneste på mere end ca. 2,5 pct., når fortjenesten faktisk ikke skyldes denne omfattende virksomhed, men salg af brugt materiel. For de foregående 3 år nævnes i bemærkningerne overskud på 3,3 mill., 2 mill. og 4 mill. kr.; men i virkeligheden er der tale om underskud, hvad der fremgår af, at disse såkaldte overskud ikke har været tilstrækkelige til at dække de almindelige afskrivninger. Disse har også tidligere været dækket ved, at det faktisk har været muligt at opnå meget gode priser ved salg af brugt materiel.

Vi kan glæde os over, at dette har kunnet lade sig gøre; det er muligt, at der endnu gennem en vis periode kan skabes balance ad den vej, men vi kan næppe på lang sigt se selskabets økonomi betrygget på den måde, vi alle ønsker, hvis vi ikke i fremtiden kan regne med en rimelig fortjeneste på selve den del af virksomheden, som er selskabets egentlige formål, nemlig flyvningen. Selvom der nu kan overføres et mindre beløb til reserverne, er forøgelsen af disse kun imaginær, idet man blot flytter reserverne over fra deres skjulte plads under materiellet til deres åbne plads på kontoen for reserver.

Man havde fra den første 5 års periodes

begyndelse regnet med en årlig stigning i omsætningen på 5 pct. Den har været meget højere, nemlig 13 pct. årlig. En ting, der tjener ledelsen til ære, er, at den dengang har været så forsigtig i sin bedømmelse og altså ikke givet folketinget et for gunstigt forhåndsindtryk, men det ubehagelige i denne udvikling ligger i, at der altså, til trods for denne meget betydelige stigning i indflyvningen, ikke har kunnet fremkomme overskud på regnskabet. Oplysningerne om, at der ikke fra de skandinaviske staters side er ydet tilskud til SAS, hvilket også det ærede medlem hr. Jensen-Broby nævnte, er formelt rigtige, bortset fra hvad der i indenrigsflyvning måtte være ydet af mindre tilskud, lavere landingsafgifter o. s. v.; men det må dog betragtes som et nævneværdigt tilskud, at staten har indskudt en aktiekapital på 26,5 mill. kr., som den ingen rente får af, medens den selv betaler over 6 pct. i rente, når den optager lån. Der ligger ikke heri nogen kritik af denne form for tilskud; staten deler her vilkår med de private aktionærer og har så chancen for en skønne dag at få sine aktier forsvarligt forrentet.

Jeg har blot villet pege på disse ting, fordi det var min pligt som medlem af DDLs repræsentantskab at bidrage til, at folketinget ikke tager sin stilling til forslaget om statsgaranti udfra forventninger, som måske viser sig ikke at kunne holde. Jeg har mine tvivl om udviklingen på lang sigt, dels på baggrund af de stadige krav til nyt materiel og dels på grund af den økonomiske kraft, de andre store selskaber, ikke mindst de amerikanske, formentlig vil sætte ind med i stadig højere grad. Som det er nævnt her under debatten, kommer nu også det tyske Lufthansa i gang med sin virksomhed.

Der er ikke blot tale om en forlængelse af garantien, men om en fælles udvidelse, nødvendiggjort netop ved anskaffelsen af nye og kostbare flyvemaskintyper, som ikke blot medfører en voldsom forøgelse af investeringerne, men også nye byrder i retning af forrentning og afskrivning.

Der er et par spørgsmål, som vel bedst egner sig for udvalgsbehandling, bl. a. spørgsmålet om de nærmere beregninger vedrørende selve garantiens omfang. Det ser ud, som om statens stilling forringes

[A. C. Normann.]

i forhold til de private aktionærers, og det vil jeg gerne fremhæve her overfor den højtærede minister, idet udbetalte garanti-beløb, som ikke er tilbagebetalt den 1. oktober 1975, eftergives, hvilket vil sige med en 5 år kortere frist end ifølge den hidtidige garanti. Det ser ud, som om forældelsesfristen for statens tilgodehavende ikke er rykket 5 år længere frem, svarende til, at den nye garanti træder i kraft 5 år senere end den gamle garanti og altså er afkortet med 5 år. Hvis ikke det er meningen, beder jeg den højtærede minister rette mig, men jeg tror, det er tilfældet.

Selvom jeg har ment det rigtigt at advare mod for stor en optimisme og har reserveret mig det radikale venstres stilling til enkeltheder, ligger der ikke deri noget ønske om at svække statens deltagelse i den store opgave med udviklingen af det nordiske luftfartssamarbejde. Det har været et løftende forbillede i bestræbelserne for at udvikle det nordiske sammenhold, et mønster på en nordisk rationalisering, som kan få betydning også på andre erhvervsområder. Man kan måske ved yderligere rationaliseringer som følge af selskabernes sammenslutning i SAS opnå flere fordele. Iøvrigt er det mit indtryk, at selskabet har været ledet med fremragende dygtighed og et fremsyn, som der er grund til at folketinget anerkender, selvom vi er tilbageholdende i vor bedømmelse af Nordens muligheder under den kommende udvikling af luftfartssamarbejdet.

Jeg kan sige til den højtærede minister, at han kan regne med det radikale venstres velvillige deltagelse i en saglig behandling af lovforslaget.

Alfred Jørgensen: Når man læser de bemærkninger igennem, der ledsager det foreliggende forslag, og ser, at det i den forløbne 5 års periode ikke har været nødvendigt at trække på den bestående statsgaranti, kan man nok få indtryk af, at SAS er et overmåde velfunderet foretagende i økonomisk henseende. Det synes derfor lidt mærkeligt, at det skulle være nødvendigt, når indtægterne stiger, at statens garanti stiger proportionalt dermed. Men læser man lidt videre i bemærkningerne, ser man, at det er knap så godt med økono-

mien. For det første må staten afholde udgifterne ved den indenrigske luftfart, og derudover har det ikke været muligt for selskabet at forrente den investerede kapital, og her må vi huske, at staten sidder inde med den største part af aktiekapitalen. Såvidt jeg kan skønne, har det på det tidspunkt, da selskabet blev rekonstrueret og SAS blev dannet, drejet sig om et beløb på mellem 18 og 19 mill. kr.

Det er altså et betydeligt tilskud, selskabet opnår fra staten i form af denne rentefrihed, og vi er betænkelige ved denne udvikling, for det første, fordi det altid er sådan, at et privat selskab er en bedre økonomisk driftsform end et selskab, der drives af staten, og navnlig, når det drives under fuldt økonomisk ansvar, ligger der heri et særligt incitament for at drive det økonomisk forsvarligt. Dernæst er vi betænkelige ved den forskel, der med denne lov gøres imellem luftfarten og den øvrige trafik, som der fra statens og lovgivningsmagtens side lægges hindringer i vejen for, både for biler og barnevogne, havde jeg nær sagt. Vi er betænkelige ved, at den form for trafik, der særlig er forbeholdt den velhavende del af befolkningen, nyder støtte og behandles på særlig måde fra statens side; dette princip har vi svært ved at forlige os med. Vi kan iøvrigt ikke i en lovgivning af denne art se noget udtryk for, at staten særlig fanatisk bestræber sig på at demokratisere trafikken og trafikmidlerne.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker de ærede ordførere, som har givet tilslutning til lovforslaget. Det kom ikke som nogen overraskelse for mig, at retsforbundets ordfører ikke ville være med; det ligger jo ganske naturligt i dette partis politik, så det har ikke overrasket mig.

Derimod blev min overraskelse stor, da jeg hørte det konservative folkepartis ordfører, det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen, og jeg beklager den stilling, partiets ordfører har indtaget: at hans parti ikke vil gå med til at forhøje garantisummen. Jeg havde troet, at der var tilslutning til at sætte garantien op til de foreslåede 4½ mill. kr. mod de nuværende 2 mill. kr. Det synes, som om partiet ikke rigtig er klar over, hvilken betydning SAS har, og hvilken ind-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sats det har gjort. SASs betydning kan ses dels udfra et nordisk synspunkt — og SAS står her som det første og indtil nu som det største eksempel på fællesnordisk indsats til gavn for de tre skandinaviske lande — dels, som også anført af flere af de ærede ordførere, udfra en rent valutarisk bedømmelse, og heller ikke må man undervurdere, hvilken betydning det har, at dette store selskab er i stand til at vise flaget i fremmede lande.

Selskabet har, som det også er nævnt, endnu ikke gjort brug af den støtte, det har fået i den nuværende periode i henhold til gældende lov, til trods for at selskabet har udvidet sin virksomhed meget stærkt. Den indsats, selskabet har gjort, er umådelig prisværdig og bør erkendes som en stor præstation af selskabets ledelse og dets funktionærer; men denne kendsgerning må ikke få os til at lukke øjnene for de vanskeligheder, selskabet kan komme til at møde i den kommende 5 års periode; jeg er helt enig i de betragtninger, det ærede medlem hr. A. C. Normann fremsatte herom. Jeg har min fremsættelsestale og i forslagets bemærkninger gjort rede for, hvordan vi i ministeriet bedømmer fremtiden, en fremstilling, der meget nøje falder sammen med det ærede medlem hr. A. C. Normanns karakteristisk; og udfra denne realistiske bedømmelse af fremtidsudsigterne har man selvfølgelig lov at håbe, fremtiden vil forme sig bedre end forudsagt, og hvis det bliver tilfældet, kan jeg ikke indse, at der skulle ske andet end det, som er sket i denne periode, at statsgarantien vil stå uberørt, at man ikke vil gøre brug af den. Men hvis det viser sig, at der kommer økonomiske vanskeligheder for selskabet, er det efter min mening en stor fordel, om den foreslåede garantikum er blevet en kendsgerning, før vanskelighederne opstår. Jeg er også af den opfattelse, at det er en stor indirekte støtte til selskabet, at denne garanti vedtages nu; for man må jo ikke glemme, at der ligger en styrke for selskabet deri, at de tre lande hermed viser, at de tror på SASs fremtid og vil sætte noget ind på, at selskabet kan hævde sig i den konkurrence, der vil melde sig med selskaber, der modtager subsidier i en ikke ringe udstrækning og under former,

der i hvert tilfælde er mere direkte end den garanti, staten yder SAS.

Som jeg allerede har sagt, beklager jeg det konservative partis stillingtagen. Jeg havde håbet, at de partier, som er gået ind i det nordiske samarbejde, ved denne lejlighed havde vist dette i gerning; men jeg vil også mene, at det i det udvalg, som jeg forstår skal nedsættes, vil være muligt at overbevise det konservative parti om, at der her er en opgave, vi bør løse i enighed.

Må jeg så gøre nogle enkelte bemærkninger til de andre ærede ordførere. Det ærede medlem hr. Horn beskæftigede sig med spørgsmålet om en bedre udnyttelse af værkstederne ude på flyvepladsen, idet han spurgte, om der ikke var mulighed for, at de militære myndigheder i højere grad end nu kunne benytte disse værksteder. Jeg ved, at man i hele perioden har været opmærksom på dette, og jeg tror også, jeg kan sige, man fra luftfartens side havde regnet med, at de militære myndigheder ville have benyttet værkstederne i højere grad, end tilfældet har været, men det er selvfølgelig ikke muligt for mig at vurdere, om de militære myndigheder virkelig også har kunnet det. Jeg ved, der har fundet forhandlinger sted; men det er muligt, at der er omstændigheder, som vi andre ikke er inde i, der er afgørende for, hvorvidt militæret kan benytte værkstederne. Disse forhandlinger kan jeg altså ikke blande mig i, men jeg ved som sagt, de er ført.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen rejste det konkrete spørgsmål, om der var truffet anden aftale landene imellem med hensyn til fordelingen af arbejdskraften end den, der gælder nu og var gældende, dengang man satte arbejdet i gang, nemlig med to syvendedele til Danmark, to syvendedele til Norge og tre syvendedele til Sverige. Derpå kan jeg svare, at det er der ikke; denne ordning gælder endnu. Jeg tror, at det, det ærede medlem tænker på — det nævnte han vist også — er, at spørgsmålet blev rejst fra svensk side. Der er den saglige forklaring på det, at på et vist tidspunkt havde svenske flyvere et fortrin, fordi man i Sverige havde haft lejlighed til at uddanne flyvere, da de andre lande ikke kunne det, og derfor stod med et større antal af disse flyvere; men der er i alt fald fra vor side ikke

[Ministeren for offentlige arbejder.]

godkendt nogen anden fordeling. Vi vil selvfølgelig prøve at arbejde på at beholde dette delingsforhold og opøve de flyvere, der er nødvendige, for at vi kan dække de to syvendedele, vi er gået ind for.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann rejste det spørgsmål, om det var meningen at forkorte forældelsesfristen. Det er det ikke. Men når man har fastsat året 1975 er det, fordi koncessionen udløber på dette tidspunkt, og det er vel ikke muligt at fastholde nogen forældelsesfrist, hvis selskabet ophører.

Jeg takker som sagt de ærede ordførere, der har givet tilslutning, og udtaler håbet om, at der også må blive opnået enighed med det konservative folkeparti, således at vi vil være i stand til at gennemføre lovforlaget i enighed.

Horn: Der er to ting, som har givet mig anledning til at bede om ordet igen. Den ene er de betragtninger, det ærede medlem hr. A. C. Normann gjorde gældende med hensyn til, hvorvidt der faktisk er økonomisk basis for driften af selskabet videre frem. Jeg har selv i mine første bemærkninger gjort opmærksom på, at det har været vanskeligt at opnå rimelig forrentning og afskrivning i de år, der er gået, og jeg pegede på de konkurrencevanskeligheder, vi står overfor.

Det er måske rimeligt, at man fra konservativ side har sine betænkeligheder ved fremtiden og derfor indtager den stilling, som det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen redegjorde for. Vi må naturligvis gøre os klart, at ingen her med sikkerhed kan sige, hvordan fremtiden vil forme sig; men vil vi have en mulighed for, at de nordiske lande skal kunne være med i dette arbejde, har vi kun eet at gøre: at sikre, at selskabet får sådanne arbejdsbetingelser, arbejdsmuligheder, at det virkelig kan hævde sig i konkurrencen; og det er det, staten gør ved at fortsætte med denne garantiordning.

Vi støder jævnlig på beklagelser i alle kredse af befolkningen over, at Danmark ikke længere er med i den passagerskibsfart på Amerika, som vi tidligere var med i, og vi ved, at der stadigvæk er kredse, som spekulerer på at oprette en dansk skibsroute

på Amerika igen — en tanke, som sikkert økonomisk er ganske uholdbar, fordi luftfarten nu engang er slået så godt igennem, at vi i dag er nået dertil, at man må stille det spørgsmål, om skibsfarten eller luftfarten har det største antal passagerer. Alt tyder på, at luftfarten i hvert fald i de kommende år vil komme til at transportere langt den største del. Det er derfor af betydning, at vi koncentrerer kræfterne om at være med i dette nordiske samarbejde, og jeg kan kun beklage det synspunkt, man fra konservativ side har givet udtryk for. Jeg nævnte før, at der i Norge er kredse, som deler det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansens synspunkt; men det er efter min mening ikke sådan — det fremgår også af de beslutninger, der senere er truffet i Norge — at den norske befolkning står bag dette standpunkt. Jeg mener ikke, det er heldigt, at sådanne synspunkter bliver næret. Vi har en chance for, at dette samarbejde mellem de nordiske lande virkelig kan være os til ære, til nytte og til gavn, og jeg synes ikke, man skal prøve på at vælte det arbejde, der her er i gang.

Jeg anbefaler endnu en gang lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.

Gottschalck-Hansen: Det er da en underlig måde, man debatterer på i denne sal. Jeg har ikke sagt et eneste ord om, at vi ikke vil være med i det nordiske fællesskab og ikke vil være med til at fremme enhver mulighed for nordisk samarbejde. Jeg synes, at de ærede medlemmer, der kender mit partis repræsentanter i Nordisk Råd, burde have forskånet os for at skulle plædere imod sligt. Det konservative folkeparti lægger megen vægt på det nordiske samarbejde; men det kan da ikke være ensbetydende med, at vi ganske uden videre råb skal sluge det tal for den næste 5 års periodes omsætning, der er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget, nemlig 2 333 millioner danske kroner — et tal, der fuldstændig hviler på et skøn. Den højtærede minister var da også så klog at gå helt udenom dette tal. Jeg tror ikke, at man ved det pågældende møde i Oslo — der forhåbentlig har været hyggeligt — hvor de nordiske trafikministre var samlet, har fundet de vises sten, og jeg mener derfor, det er ganske naturligt, forsvarligt

[Gottschalck-Hansen.]

og rimeligt, at man ønsker at drøfte dette i et udvalg, og det er det, jeg har givet udtryk for.

Jeg vil iøvrigt gerne spørge det ærede medlem hr. A. C. Normann: Hvor længe skal man blive ved? Hvor lang en overgangsperiode er der tale om? Hvor længe er det en nydannelse? Hvem skal afgøre det, og hvorledes afgøres det?

Det er selvfølgelig kedeligt, at jeg har skuffet den højtærede minister; men ministeren har ikke forstået mig helt rigtigt, når det hævdes, at jeg ikke vil være med til en ændring. Jeg sagde, at principielt ville jeg helst forlænge loven med uforandret garantium, men jeg pegede også på pengenes forringede værdi. Jeg vil gerne være med til i et udvalg at drøfte dette problem, selvom jeg altså ikke mener at kunne leve op til det, der er foreslået i det foreliggende lovforslag.

Med hensyn til det konkrete spørgsmål om de danske flyveres placering er det selvfølgelig rart at høre ministerens trøsterige udtalelse om, at vi må prøve på at beholde den nuværende fordelingsordning. Nej, hr. minister, vi må kræve, at den nu-gældende ordning står ved magt. Jeg er fuldtud vidende om, at vi ikke havde uddannet og kvalificeret mandskab på et tidligere tidspunkt, og der er selvfølgelig ingen, der ønsker, at flyvere, der er placeret i SAS, uanset hvad nationalitet de tilhører, skal afskediges; men ved fremtidige nyplaceringer og ved advancementer bør der tages det tilbørlige hensyn på dette punkt. Hvis Danmark skal være med, må danske flyvere ganske selvfølgelig have den placering, som de har ret til i henhold til den gældende overenskomst, og som altså vore svenske venner vil sætte ud af kraft, en overenskomst, som man er gået ind på, og som bør respekteres; det er da i det mindste forudsætningen for min medvirken til lovforslagets gennemførelse.

Jensen-Broby: Jeg kan selvfølgelig ikke have noget imod, at man får lovforslaget til behandling i et udvalg og taler om tingene der.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen spurgte: Hvor længe skal vi blive ved

at have en overgangsperiode? Det er vanskeligt at svare på, men som forholdene ligger i øjeblikket med den skarpe konkurrence fra Pan American og fra Lufthansa, som nu kommer i gang i Tyskland og tager en stor del af lufttrafikken ikke alene fra selve Tyskland, men også den opsamling, som finder sted der til flyvning på Amerika, og i betragtning af den stærke udvikling i teknikken — vi har ganske vist endnu undgået at tage jetflyvere i brug, men det spørgsmål kan jo melde sig når som helst, om man skal til at bruge jetflyvere i stedet for de Douglasmaskiner, man bruger nu — er det dog sådan, selvom det sidste år er gået meget godt og man har kunnet afskrive de beløb, jeg nævnte før, at det er nødvendigt også i fremtiden at have den støtte, som ligger i statsgarantien.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen sagde, at man vedtager jo ikke en garanti for ikke at gøre brug af den. Nej, det er rigtigt, men denne garanti kan bruges til opnåelse af kreditter andre steder, og det er det, der betyder noget for selskabet. Selvom man ikke udnytter garantien, har man stor gavn af den andre steder, f. eks. overfor fabrikker, hvor man kan få længere kredit, og overfor amerikanske banker, hvor man har fået lån, netop fordi man havde denne statsgaranti i ryggen. Det betyder noget. Jeg skal derfor anbefale, at man forlænger loven for en ny 5 års periode.

Så var der spørgsmålet om forsvaret og værkstederne. Jeg skal ikke sige meget derom, kun gøre opmærksom på, at jeg i sin tid var med i forhandlingerne, hvor man prøvede på at undgå at få bygget værksteder på Værløse flyveplads, netop under hensyn til at vi havde værkstederne i Kastrup, ja, ikke alene værkstederne, men også folkene, der kunne udføre arbejdet. Disse forhandlinger mislykkedes; man byggede alligevel værkstederne på Værløse flyveplads. Resultatet er ikke desto mindre blevet, at samtlige jetjagere, som er kommet hertil, er blevet gjort klar på værkstederne i Kastrup. Derfor håber jeg, at man i fremtiden også vil lade en del af arbejdet, ja, hovedparten af arbejdet gå til disse udmærkede værksteder i Kastrup, som har vist sig at arbejde godt og sikkert, og som er aner-

[Jensen-Broby.]

kendt ikke alene her i landet, men over hele verden, idet der kommer maskiner til reparation og hovedeftersyn fra hele verden.

Jeg skal endnu en gang meget anbefale lovforslaget til fremme; men vi har selvfølgelig ikke noget imod at drøfte det i et udvalg.

A. C. Normann: Overfor det ærede medlem hr. Jensen-Brobys sidste bemærkning om de militære værksteder skal jeg sige: det er selvfølgelig rigtigt nok, at SAS har dem og kan glæde sig over en meget betydelig andel i vedligeholdelsen af jetjagerne, men det ændrer ikke ved det forhold, at man i Værløse for 2—3 år siden har bygget et ret dyrt værksted for et eller andet antal millioner — jeg kan ikke huske, om det var 2—3 stykker — at dette værksted formodentlig har haft en del at bestille, og at det tildels har haft de samme funktioner som værkstedet i Kastrup. Når et medlem af regeringspartiet overfor sin minister understreger, at man skal prøve på at tilrettelægge det sådan, at vore værksteder i Kastrup får en større andel af vedligeholdelsen af det militære luftmateriel, ser jeg meget nødig denne understregning afsvækket, så jeg foreslår det ærede medlem, at han opretholder sin henstilling.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen spurgte, hvorvidt opbygningen stadig var i gang, og om, hvem der skulle afgøre, hvor længe der var tale om en opbygning. Det skal det ærede medlem gøre for sit vedkommende, og det skal det ærede medlem bestemme for det konservative folkepartis vedkommende. Jeg kan dog ikke forestille mig, at det har været det konservative folkepartis opfattelse for fire år siden, da man startede et nordisk samarbejde af det omfang, der her er tale om, at det skulle være afsluttet efter fire års forløb. Når det ærede medlem spørger, hvor længe det skal vare, tror jeg, det ærede medlem godt kan regne med et par perioder endnu, og så må man se på udviklingen, for hvis man stoppede op i øjeblikket og standsede statens garanti, ville det efter min opfattelse betyde intet mindre, end at man opgav det vundne.

Nu har SAS i konkurrence med de andre

store selskaber en ganske overordentlig gunstig stilling ude omkring. Det har vundet en meget stærk position og har også en fair chance for at komme ind i en økonomisk sikker forretning, der kan hvile i sig selv, men opbygningen er jo i høj grad i gang netop for øjeblikket, fordi der er tale om en vældig ekspansion af det apparat, der startedes for fire år siden, idet man køber nye flyvemaskiner for vel omkring 60 mill. kr. Derfor opretholder jeg min beklagelse af det konservative folkepartis stilling. En tilbagetrækning nu, ja, formentlig selv en forbliven ved det nuværende omfang af den gamle garanti vil betyde et brud i det nordiske samarbejde.

Der var jo enighed mellem de fire demokratiske partier her i folketinget, og der var enighed mellem de nordiske lande om at gå frem ad den vej, man har fulgt, og det er jo blevet gennemført på en storartet måde. Det konservative folkepartis formand har på en helhjertet og god måde placeret sig i det nordiske samarbejde. Derfor kommer det som lidt af en overrumpning for mig, at det nu ser ud til, at de konservative vil afbryde den enighed, der er mellem de tre nordiske lande.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg er glad ved, at jeg delvis havde misforstået det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen. Jeg forstod på det, det ærede medlem sagde nu, sidst han talte, at de konservative ikke holdt fast ved de 35 mill. kr., men ville forhandle sig frem, og så har jeg lov til at håbe, at de forhandler sig helt op. Hvis det ærede medlem har fået den opfattelse, at vi her har prøvet at reducere hans deltagelse i det nordiske arbejde, må jeg sige, at jeg har ikke tilstræbt noget sådant, men jeg må indrømme, at når der er tale om deltagelse i det nordiske samarbejde, sætter jeg større pris på, at det vises i gerning, end at det vises i ord, og her synes jeg er et spørgsmål, hvor det drejer sig om at vise det i gerning.

Det ærede medlem gjorde nogle bemærkninger om det skøn, der var taget med hensyn til fremtiden, at det var noget, man havde gættet sig til. Ja, jeg må sige, at man kan jo ikke så godt skønne fem år frem i tiden, uden at der ligger lidt gætteri i det;

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det må der nødvendigvis gøre. Gættetieret består, såvidt jeg kan se, i, at man har regnet med en fremgang på 5 pct. Såvidt jeg husker — jeg har papirerne nede på min plads — har fremgangen i indeværende periode været ca. 13 pct., og nu regner man med 5 pct.; det er altså det gætteeri, der er. Når man vil fremskaffe et materiale til bedømmelse af fremtiden, må man nu engang skønne, og så er der kun spørgsmål om, hvor rigtigt man skønner. Jeg tror ikke, at det, der er skønnet her, er skønnet for højt.

Det ærede medlem mente, at jeg havde været for svag i besvarelsen af, om vi ville opretholde vor andel i beskæftigelsen: de $\frac{2}{7}$. Jeg havde sagt, at vi ville gøre, hvad vi kunne — eller noget i den retning — men jeg skulle kræve. Ja, ja, jeg er jo et skikkeligt menneske: så kræver vi.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Første næstformand (Arnth Jensen): Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Medlemmer af folketinget Viggo Starcke og Tholstrup har meddelt mig, at de ønsker her i tinget til finansministeren at stille følgende forespørgsel:

Vil finansministeren redegøre for de beregninger, der motiverede, at der blev lagt en dækningstold på fodtøj og barnevogne på 5 pct., og vil finansministeren fremsætte forslag om en nedsættelse af denne told, så den ikke kommer til at

virke protektionistisk, men kun svarer til den afgift, der er pålagt den indenrigske produktion af fodtøj og barnevogne?

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 18. marts, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om fortsat ydelse af den i § 3 i lov nr. 493 af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde omhandlede statsgaranti.

2) *Spørgsmål om fremme af forespørgsel til finansministeren af Viggo Starcke og Tholstrup.*3) *Anden behandling af:*

Forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1955 til 31. marts 1956.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om bekæmpelse af smitsomme sygdomme hos bier og om foranstaltninger til biavlens fremme.

5) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Skyldneres udtagelsesret ved udlæg og udpantning, ophævelse af retsplejeudvalget m. v.).

Mødet hævet kl. 15¹⁵.