

[Fuglsang.]

skalt stemme om lovforslaget, får den oplysning, vi har bedt om her i tinget, al den stund det er folketinget, der skal træffe afgørelsen.

Handelsministeren (Philöp): Jeg giver gerne den pågældende oplysning. Når jeg ikke gav den før, var det, fordi jeg ikke havde tallene ved hånden; dem har jeg nu, og jeg kan oplyse, at bruttobeløbet er ca. 237 mill. kr. og nettobeløbet 156 mill. kr.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslagene nr. 1 og 2, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 3, § 2, således ændret, ændringsforslagene nr. 4 og 5, § 3, således ændret, ændringsforslag nr. 6, § 4, således ændret, og §§ 5 og 6 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om statsgaranti m. v. i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2535, fremsættelsen i tidenden sp. 3989).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Det kommer jo næppe bag på nogen, at SAS må have udvidet og forlænget sin statsgaranti, således som det er foreslået i det lovforslag, som her foreligger til behandling.

Lovforslaget går ud på, at man følger de hidtidige regler for statsgaranti, men garantibeløbet forhøjes for Danmarks vedkommende til 6,75 mill. d. kr.; konsortial-

overenskomsten forlænges med 10 år til 1985, og endelig kan ministeriet i årene 1959-63 udrede afdragene på DDLs lån fra 1948, og for de udredede beløb udstedes der som hidtil B-aktier.

Vi befinder os foran et af de vel nok største skridt i luftfartens udvikling, idet den civile luftfart skal overgå til brug af jetflyvemaskiner. SAS har netop bestilt jetmaskiner til sin første jetroute, og dernæst kommer disse DCS-maskiner. Det vil betyde en hel revolution i civilflyvningen. Det er meget store investeringer, der skal foretages i disse anlæg og den dertil hørende maskinpark, og det stiller naturligvis meget store krav til selskaberne. Det er i hvert fald nu således, at har nogen tidligere været i tvivl, så kan ingen på nuværende tidspunkt være i tvivl om, at der her er tale om en opgave, som ingen af de nordiske lande kunne have løst alene.

Dette trin i udviklingen falder nøje sammen med den vældige konkurrence, der er inden for dette trafikområde. Jeg har tidligere her haft lejlighed til at pege på, hvor stærk og hård denne konkurrence er. Når vi sammenholder udviklingen med de kolossale kapitaler, der skal til, og den hårde konkurrence, der finder sted selskaberne imellem — ikke mindst fra de store amerikanske selskaber, som ingen skånsel viser — så har man den allerbedste begrundelse for, at den højtærede minister ligesom sine kolleger i de to andre nordiske lande, som han samarbejder med på dette område, har fremsat dette lovforslag.

Lovforslaget er let overskueligt, idet det væsentligst drejer sig om de allerede nævnte ting. Ellers holder det sig til reglerne fra den hidtil gældende lov. Vilkårene er stort set de samme, og lovforslaget er som helhed skåret over den samme læst. Der er vel heller ingen, der vil have noget at indvende imod de krav, der stilles af dem, der til sin tid skal yde lånene.

Vi kan for vort vedkommende meget anbefale det foreliggende lovforslag. Vi mener, at udviklingen i høj grad har bekræftet, at det var rigtigt, at de tre nordiske lande i 1950 indgik på at støtte samarbejdet på den civile luftfarts område, sådan som det er sket i samarbejdet mellem de tre moderselskaber ved dannelsen af SAS.

Jeg kan ikke ved denne lejlighed, så få

[Horn.]

dage efter, at en af dansk luftfarts store mænd, direktør Per Kampmann, er død, undlade at nævne og mindes den indsats, han har gjort inden for dette selskab og for hele dette arbejde. Hans storsyn i hele opbygningen af SAS og det vældige arbejde, han har udrettet sammen med mange andre, har jo vist, hvad der kan formås, når man har tilstrækkeligt storsyn og vidsyn til løsningen af de store opgaver, opgaver, som ikke ville være blevet løst, hvis ikke man netop havde løst dem ad den vej, man her valgte.

Når jeg har sagt dette, vil jeg gerne tilføje, også med henblik på fremtiden, at jeg mener, vi roligt kan vedstå over for hinanden, at der kræves en betydelig indsats, og at det er rimeligt og ønskeligt, vi fortsætter ad den vej, der her er betrådt, og støtter dette arbejde, for at vi kan hævde os, for at Norden kan hævde sig inden for civilflyvningen. Vi ved, som jeg før nævnte, at der påføres os en meget hård konkurrence fra den vestlige halvkugle, og vi ved, at det kun kan være et spørgsmål om tid, hvornår de store østlige lande, alene eller i samarbejde, møder frem på verdensmarkedet; det vil betyde en hård konkurrence ikke alene for SAS, men også for andre europæiske selskaber. Også af den grund er det forståeligt, at man ønsker at udvide i perioden indtil 1985.

Vi kan tydeligt se, at koncentrationen bliver stærkere og stærkere inden for luftfarten, mindre enheder slutter sig sammen. Vi ved, at SAS har et nært samarbejde med Swissair og med Østrig og et godt samarbejde med en række andre selskaber. Der blev forleden holdt et møde i Rom, hvor de seks lande mødtes og drøftede et fælles luftfartssamarbejde, som, så vidt jeg forstår, skulle tage sin begyndelse den 1. januar 1960. Der er imidlertid ingen grund til at lægge skjul på, at dette kan betyde svær konkurrence. Jeg har med vilje nævnt dette sidste, fordi jeg gerne vil understrege nødvendigheden af, at vi forstår, hvor stor en opgave der her er tale om. Der er ikke alene tale om at drive et godt og forsvarligt luftfartsselskab, som skaber store beskæftigelsesmuligheder, som tilfører landene en betydelig valutaindtægt, men der er også tale

om, hvorvidt de nordiske nationer vil kunne hævde sig og vise flaget også på luftfartens område, sådan som vi har kunnet gøre det med hensyn til skibsfarten. Jeg har tidligere drøftet denne sammenligning og fremholdt, at en og anden dansk ofte har måttet begræde, at man måske ikke havde dristighed nok, da det drejede sig om de store linere. Nu skulle vi nødig gøre noget, som vi kunne komme til at fortryde, derfor har jeg også den allerbedste tro på, at vi i fremtiden som hidtil stort set skal kunne enes om for Danmarks vedkommende at stå bag denne opgave.

Jeg ville ikke have noget imod, om de, der arbejder inden for SAS til daglig — i hvert fald de grupper, som til tider har haft svært ved at forstå, at opgaven er så stor — også tager dette med i deres betragtninger, når man fremover skal drøfte det rent arbejdsmæssige inden for SAS. Det er en opgave, som kun kan løses, når starterne, befolkningerne og medarbejderne i selskabet forstår, at hvis man begynder at sætte gruppeinteresser op imod hinanden, taber vi det slag, vi delvis har vundet, og hvis resultater vi kun kan fastholde, hvis vi i enighed kan holde sammen om opgaven.

Jeg vil gerne slutte med at sige, at vi kan takke de folk, som har gjort denne betydelige indsats, for, at de nordiske lande kan hævde sig på denne smukke måde. Vi kan også glæde os over, at de nordiske lande i fællesskab har kunnet løse denne store praktiske opgave med så smukke resultater, som tilfældet er. Det skal siges ved denne lejlighed som en tak til både de øverste og nederste, som har arbejdet med denne sag, ikke alene for selskaberne selv, men også for vore nationer.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til en velvillig behandling og til hurtig vedtagelse.

Jensen-Broby: Det samarbejde, som blev startet for 8 år siden mellem de tre nordiske lande, da man drøftede oprettelsen af SAS, har vist sig at være et bevis på, hvad det betyder, når de 3 nordiske lande står sammen. Der var ingen af de enkelte lande, der kunne have rejst det luftfartsselskab, som SAS er blevet; men ved at slutte os sammen er det lykkedes os at få et selskab,

[Jensen-Broby.]

der er anerkendt over hele verden som et godt luftfartsselskab, som man trygt tør flyve med.

Årsagen til, at DDL nu kommer til folketinget og vil have forlænget garantiaftalen, er, at man har været ude for forskellige vanskeligheder. Man har måttet disponere for fremtiden, og det er jo gået meget stærkt med udviklingen inden for luftfarten. Vi er kommet i den såkaldte jetalder, og når andre luftfartsselskaber indfører jetmaskiner, er SAS nødt til at følge med, hvilket har ført til, at man står over for meget store bestillinger af DC8-maskiner og Caraveller fra Frankrig, og derfor skal man skaffe betydelige kapitalbeløb. Det er således, at en hel del af det, maskinerne koster, skal indbetales ved bestillingen, og senere, når de er halvfærdige, skal der betales mere; derfor skal man i forvejen have pengene til rådighed.

For at skaffe disse mægtige kapitaler har man henvendt sig til USA, til amerikanske långivere, for at opnå de lån, som er nødvendige, på henholdsvis 33 og 16 mill. dollars. Fra amerikansk side har man stillet som betingelse for ydelsen af disse lån, at de tre regeringer forlænger den trufne garantiaftale, som udløber med udgangen af september måned 1960, og man har foreløbig krævet 5 års forlængelse af denne aftale, altså til udgangen af september måned 1965, samt at garantibeløbene for denne periode forhøjes med 50 pct. Endvidere er det af de amerikanske långivere forudsat, at konsortialoverenskomsten forlænges til i hvert tilfælde 1. oktober 1980.

Bestyrelsen for Det Danske Luftfartsselskab kommer derfor nu med et forslag og en anmodning om genindførelse af den i årene 1951-55 gældende ordning, hvorefter ministeren for offentlige arbejder var bemyndiget til af statskassens midler hvert år at anvende et beløb på indtil 1,67 mill. kr., svarende til afdraget på det af selskabet i 1948 optagne 15-årige 4 pct.s lån med statsgaranti, som dengang var på i alt 25 mill. kr., men nu er nedbragt til 8,3 mill. kr.

Hvis vi skal se på, hvordan mulighederne er for fremtiden, har man lov til at nævne nogle tal, og vi kan se, at det stadig er gået fremad med hensyn til SASs økonomi.

SAS havde i de første år, 1954-55, en omsætning på 444,8 mill. kr., i 1955-56 var den steget til 515,3 mill. kr., i 1956-57 664,8 mill. kr. og i 1957-58 729,8 mill. kr. Der er i de pågældende år foretaget store afskrivninger; det første år blev der afskrevet 58,9 mill. kr., året efter 55,7 mill. kr., derefter 76,4 mill. kr. og i 1957-58 65,5 mill. kr. Der har kun været udbetalt udbytte de første 3 år, og det har været på 4 pct. Der har ikke været udbetalt noget udbytte det sidste år, og jeg må måske have lov til at sige her, at der kunne have været givet udbytte fra SAS, hvis de gamle maskiner, der var solgt, var blevet optaget som indtægt på regnskabet, men det ønskede man fra Norges og Sveriges side ikke at gå med til, idet de henviste til, at deres skattelove var sådan, at det blot ville gå i statskassen, og derfor foretrak man at afskrive ekstraordinært ved salget af disse gamle maskiner, som indbragte et ret betydeligt beløb.

Hvis vi ser på, hvilken risiko der skulle være forbundet med nu at forlænge overenskomsten igen for en ny 5-årig periode, synes jeg ikke, den kan være så forfærdelig stor, idet garantibeløbet i den første periode androg modværdien af 35 mill. kr., og det var 3½ pct. af den omsætning, som dengang skønnedes at være 1 000 mill. kr. I den løbende garantiperiode andrager garantibeløbet 78,5 mill. kr., også det svarede til ca. 3½ pct. af den skønnede omsætning på 2 333 mill. kr., som imidlertid nu anslås at ville nå helt op på 3 600 mill. kr., og i den periode, vi nu søger garanti for, regner man med en omsætning på 5 000 mill. kr., og det vil sige, at det samlede garantibeløb på ca. 117,5 mill. kr. udgør 2⅓ pct. af den skønnede omsætning. Når man tager det procentvis, skulle risikoen således være mindre, idet den er faldet fra 3½ pct. til 2⅓ pct. af omsætningen.

Personlig er jeg ikke bange for at gå med til det foreliggende lovforslag; vi mener fra mit partis side, at det er en skandinavisk opgave. Der er imidlertid forskellige ting, som vi gerne vil have lidt nærmere underretning om, og derfor mener vi, at lovforslaget bør behandles i et udvalg. Jeg synes også, vi skylder de udvalgsmedlemmer, der ikke kan være så godt

[Jensen-Broby.]

inde i forholdene inden for SAS, at de kan få alle de oplysninger, der er nødvendige, inden man træffer den endelige beslutning.

Vi kan selvfølgelig ikke binde os, før vi har fået de nødvendige oplysninger, men vi er på forhånd velvilligt indstillet over for lovforslaget.

Gottschalek-Hansen: Det foreliggende lovforslag er et ret karakteristisk udtryk for det, man i almindelighed forstår ved „Parkinsons lov“. I 1950 oprettedes det skandinaviske luftfartssamarbejde, Scandinavian Airlines System, i 1951 gennemførte man loven om den første statsgaranti, der for Danmarks vedkommende androg 2 mill. kr. om året i 5 på hinanden følgende år, altså en samlet garanti på 10 mill. kr., i 1955 forlængede man denne garanti for en ny 5 års periode, idet man dog samtidig udvidede garantien til $4\frac{1}{2}$ mill. kr. om året eller en samlet sum på $22\frac{1}{2}$ mill. kr., og nu kommer den højtærede minister for offentlige arbejder og anmoder om en yderligere forlængelse af statsgarantien og en yderligere udvidelse af garantibeløbet til $6\frac{3}{4}$ mill. kr. om året, eller et samlet beløb på $33\frac{3}{4}$ mill. kr.

Denne ansøgning motiveres bl. a. med, at der skal optages to lån på henholdsvis 33 og 16 mill. dollars til brug ved de nye investeringer, som jetalderen fører med sig. Der er næppe tvivl om, at denne tekniske nydannelse medfører store økonomiske konsekvenser, men om yderligere 5 år er atomenergien vel så meget under kontrol, at også den kan tages i luftfartens tjeneste, og man vil da formentlig blive stillet over for nye ønsker om øget statsgaranti. Ringene breder sig, kravene vokser, opgaverne øges, og en oprindelig beskeden statsgaranti svulmer op til en størrelsesorden, som nok kan give anledning til nogen bekymring. Den omstændighed, at den foreslåede statsgaranti kun udgør $2\frac{1}{3}$ pct. af den skønnede omsætning — dette med en skønnet omsætning er jo i sig selv noget meget uvist — mod de hidtidige $3\frac{1}{2}$ pct. af omsætningen, bortforklarer dog ikke, at staten forpligtes for et merprovenu på $11\frac{1}{4}$ mill. kr. i forhold til den nuværende garanti.

Der er ikke noget at sige til, at en långiver vil have sikkerhed for de lån, han udsteder, det er såre indlysende; men det er

temmelig frimodigt, ja, dristigt, at udenlandsk kapital — og det er jo amerikanske långivere, det drejer sig om — stiller krav om statsgaranti for de udstedte lån. Jeg vil gerne spørge ministeren, om det var nødvendigt for SAS at optage lånene i Amerika. Kunne man ikke have optaget sådanne i Skandinavien på de indenlandske markeder? Er pengeligeheden her i landet ikke af en sådan størrelse, at man, ligesom Det Danske Luftfartsselskab gjorde i 1948, kunne have optaget et obligationslån f. eks. på 100 mill. danske kr., hvilket omtrentlig dækker, hvad den danske afdeling af SAS skal svare til? Rent principielt mener jeg, at det er forkert, at den danske stat skal engagere økonomisk i et koncessioneret selskabs dispositioner. Man kan ikke bortforklare det ved at sige, at statsgarantien hidtil ikke er kommet til udbetaling, det er i princippet ganske underordnet, men dertil kommer, at de sidste års driftsresultat ifølge bemærkningerne til lovforslaget jo ikke er alt for opmuntrende, således at garantiens ikrafttræden meget let kan blive aktuel.

Man har en levende fornemmelse af, at ledelsen af SAS er både idérig og fantasifuld. Store hoteller, megen reklame, god service, mange tryksager samt en velvillig presseomtale bidrager til at skabe popularitet om foretagendet. Det er givet, at SAS er populært, det er anerkendt og respekteret, men undertiden synes det, som om aktieselskabets dispositioner og ydelser ligger, om jeg må sige det sådan, i overkanten af det rimelige. Det er temmelig fornemt, temmelig flot. Jeg ville finde det naturligt, om den danske stat, der jo ejer halvdelen af aktiekapitalen i Det Danske Luftfartsselskab, tegnede sig for halvdelen af den garanti, der søges, medens den anden halvdel burde dækkes af de private interesser, der udgør den resterende del af Det Danske Luftfartsselskab. Jeg er selvfølgelig villig til at drøfte det foreliggende forslag i det udvalg, der formentlig bliver nedsat, ligesom jeg gerne vil indhente nogle mere fyldestgørende oplysninger om SAS, end der foreligger i bemærkningerne til lovforslaget; men jeg kan vist allerede på nuværende tidspunkt sige, at jeg får meget svært ved at tiltræde den foreslåede garantiforøgelse.

Med hensyn til lovforslagets § 2 viser det jo, hvad en statsgaranti kan føre til. Man

[Gottschalck-Hansen.]

optog et 15-årigt 4 pct. obligationslån på 25 mill. kr. i 1948, statsgaranteret. Det er efterhånden bragt ned til 8,3 mill. kr., og nu ønsker man, at staten skal udrede 1 670 000 kr. om året i perioden fra 1959 til og med 1963, således at lånet bliver fuldt udbetalt. Som modydelse skal der udstedes nogle B-aktier, hvis eneste plus eller fordel for mig at se er, at de i tilfælde af likvidation går forud for A-aktierne. Den omstændighed, at B-aktierne på lige fod med A-aktierne skal have del i udbyttet, er ret underordnet, da der formentlig intet udbytte gives. Jeg ved meget vel, at en ordning som den foreslåede var gældende i årene fra 1951 til 1955, men den huer mig ikke, og jeg er noget ængstelig over og bekymret for at skulle tiltræde den, men vil selvfølgelig være villig til, at vi drøfter også dette nærmere i det kommende udvalg.

Spørgsmålet om en forlængelse af det skandinaviske luftfartssamarbejde i yderligere 10 år, altså indtil 1. oktober 1985, giver mig ikke anledning til bemærkninger. Selv om jeg fuldt ud anerkender den store betydning, som SAS har for det fælles nordiske samarbejde, og selv om jeg kan se de muligheder for valutaindtjening og beskæftigelse, som denne virksomhed bibringer vort land, må jeg af principielle grunde fraråde, at det foreliggende forslag nyder fremme i den udstrækning og i den form, som det har fået; men som tidligere sagt vil jeg selvfølgelig medvirke til det forestående udvalgsarbejde i håb om, at man kan finde frem til en for alle parter tilfredsstillende løsning.

A. C. Normann: Indtil vi for 3-4 år siden forhandlede om statens garanti for SAS, var der altid enighed imellem partierne her i det høje ting om den måde, på hvilken den danske stat skulle støtte dette store nordiske forehavende. Sidste gang måtte vi med bedrøvelse se, at det konservative folkeparti veg bort fra denne linje. Derfor lyttede jeg meget interesseret til, hvad det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen nu sagde til os om sine synspunkter, og jeg håber, at de sjælekvaler, som jeg kan føle det ærede medlem i øjeblikket har at udkæmpe med sig selv, må resultere i, at der

på ny kan blive etableret enighed i det danske folketing på dette område.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen sammenligner med „Parkinsons lov“. Jeg synes ikke, det er så vel betænkt. „Parkinsons lov“ går ud på stigende administrationsomkostninger og en forøgelse af, om jeg så må sige, hovederne i forhold til kroppen, stigende administrationsomkostninger samtidig med aftagende funktioner. I denne lov skildres, hvorledes der inden for den engelske marine bliver så og så mange flere om at administrere marinen og så og så mange flere officerer, samtidig med at antallet af skibsenheder aftager. Det er denne tankegang, som går igennem „Parkinsons lov“, men her er vel nærmest det omvendte tilfældet. Her er der virkelig tale om en sund og forretningsmæssigt bæredygtig udvidelse af funktionerne, en uhyre udvidelse af hele SASs virksomheds omfang og en i forhold dertil igennem årene aftagende administration af det hele. Det fremgår jo også af regnskabet, at selve det beløb, der i SAS anvendes til administration, i forhold til omsætningen er meget, meget ringe, selv om 14 mill. kr. — det er, så vidt jeg husker, dette beløb — er et stort tal.

Dernæst vil jeg gøre en enkelt bemærkning til det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansens synspunkter med hensyn til lånoptagelsen i Amerika. Det ærede medlem spurgte, om ikke vi kunne låne her i landet til det formål. Det ved jeg ikke om vi kunne, det vil jeg næsten antage, men i så fald går jeg ud fra som ganske givet, at staten måtte garantere, og hvad var der så egentlig lånet derved? Vi ville derved hindre optagelsen af et udenlandsk lån, et dollarlån, i en periode, hvor partierne her i det høje ting har været enige om ønskeligheden af at styrke vore reserver af udenlandsk valuta ved optagelse af lån i udlandet. Jeg har ikke hørt noget om, at det lån, der her er tale om at optage, skulle optages på ringere vilkår end andre lån, som det konservative folkeparti har godkendt at vi har optaget i udlandet. Jeg synes derfor ikke, der kan være nogen saglig værdi i at forhindre, at man optager fordelagtige lån i udlandet og derved undgår at anstrenge lånemarkedet herhjemme.

[A. C. Normann.]

Dernæst vil jeg sige, at med hele sin aktive indstilling over for de nordiske samarbejdsbestræbelser, har det hidtil været nærmest en selvfølge, at det radikale venstre overalt, hvor det var rimeligt, bidrog til dette samarbejdes praktiske resultater. Luftfartssamarbejdet er det hidtil største praktiske resultat af det nordiske samarbejde. Det har været gennemført på en sådan måde, at få eller måske efterhånden ingen i folketinget vel nu fortryder, at vi gik ind under den nordiske solidaritet på dette område. Havde vi ikke gjort dette, ville de 3 lande i dag enten ingen luftfartsselskaber have haft eller højst nogle små og formentlig statshjulpne selskaber af mere lokal karakter. Nu er vi på førende måde med i verdensluftfarten og har fået København gjort til et af Europas 3-4 største luftfartscentre.

Vi har kunnet gennemføre den første etape i opbygningen, en etape på kun 10 år, næsten uden tab for det offentlige set i forhold til, hvad så godt som alle andre luftfartsselskaber i verden har kostet de respektive stater, og vi kan glæde os over, at der her er etableret en ydedygtig kilde til meget betydelige valutaindtægter både direkte og i form af turistvaluta. På det sidste års regnskab var den samlede tilgang til Norden af udenlandsk valuta fra SASS direkte funktioner, tror jeg, 450 mill. svenske kr.; den danske part deraf var i alt fald ca. 160 mill. danske kr.

Jeg vil i lighed med det ærede medlem hr. Horn omtale den mand, der fra dansk side har været den skabende og ledende kraft i dette værk, civilingeniør Per Kampmann, der døde forleden. Jeg har lært at beundre hans fremragende evner og forbilledlige ledelse og vurdere hans indsats så højt, at også jeg har ment det berettiget, at hans navn nævnes ved denne lejlighed i folketinget.

Men nu, da grunden er lagt og samarbejdet mellem landene allerede har bestået sin prøve, håber jeg, det vil vise sig,

at ledelsen i SAS fortsat kan klare de vanskeligheder, der møder dette store nordiske foretagende, trods den stadige skærpelse af den internationale konkurrence. Vi må jo nok regne med, at meget stærke og af store stater understøttede selskaber stadig vil skærpe den hårde kamp, som finder sted. Det er glædeligt, at SAS har lært af de erfaringer, man har gjort med den nordiske koncentration, at det er igennem sammenhold, man opnår styrke og konkurrencekraft, og derfor nu har opnået en bedre udnyttelse af materiellet og af den økonomiske investering igennem et nært samarbejde med andre landes luftfartsselskaber. Jeg tænker især på den nylig truffe overenskomst med det schweiziske luftfartsselskab Swissair.

Det radikale venstre er altså velvilligt indstillet over for det foreliggende lovforslag. Det gælder både forslaget om koncessionens forlængelse, forslaget om garantiens forøgelse med de ca. 50 pct. og forslaget om bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at udrede et beløb svarende til afdragene på resten af det gamle obligationslån fra 1948. Forlængelsen af selve koncessionen er vel nærmest en formalitet, selv om det er en nødvendig formalitet, for at de langtidsdispositioner, der her har været nævnt, kan træffes.

Derimod vil jeg advare folketinget imod at betragte forhøjelsen af statsgarantien blot som en formalitet. Jeg mener, vi bør vedtage lovforslaget, men bør se i øjnene, at der er en risiko forbundet dermed. Der er her tale om en kautions, som ikke hidtil har været aktuel, for så vidt som låntagerne har kunnet klare deres forpligtelser selv, men derfor kan kautionen meget vel blive effektiv i fremtiden. Man har altid diskutere, og det er også blevet nævnt her i dag, om det er det rigtige grundlag for bedømmelsen af garantiens nytte, at den sættes i forhold til omsætningen. Jeg synes, det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen havde ret i at drage det spørgsmål frem. Omsætningen er steget så stærkt, at garan-

[A. C. Normann.]

tien procentvis falder i stedet for at stige. Hvis staten sammenlignede sin rolle med den, som en almindelig kautionist i en bank har, er jeg tilbøjelig til at tro, at den ikke ville interessere sig så overvældende stærkt for selve omsætningens størrelse, men meget mere for fortjenstmulighederne og for sikkerhedsgraden, og ud fra denne almindelige forestilling ville jeg for min part nære store betænkeligheder ved at indgå i en sådan kaution.

Når der på en omsætning af 728 mill. kr. indtjentes 20 mill. kr. mindre sidste år end forrige år, altså på en omsætning, der samtidig er øget med over 65 mill. kr., og vi ser, hvilke midler andre lande nu sætter ind, må man være forberedt på, at der kan gå nogle år, inden SAS bliver, hvad vi forstår ved en lukrativ forretning.

Der er noget forstemmende i, at en så rivende udvikling som den, vi her har oplevet, ikke har kunnet resultere i nogen fortjeneste; at der overhovedet er en positiv balance på gevinst- og tabskontoen, skyldes kun — og det er faktisk tilfældet — at realisationen af forældede flyvemaskiner har givet ca. 25 mill. kr. i fortjeneste ud over den bogførte værdi. Man kan jo godt sige, at det er en normal del af virksomheden at sælge det brugte materiel, efterhånden som det bliver forældet i forhold til SASs funktioner, men dog kan bruges andre steder, men det er efter min opfattelse yderst tvivlsomt, om det fortsat kan gøres med så god en fortjeneste som hidtil.

Nej, forhåbningerne må gå i retning af en sådan udvikling i verdensluftfarten, at den nødvendige omsætning kan opnås — hvis vi så ellers kan holde vor andel af denne omsætning eller måske endda forøge den — og i retning af, at samarbejdet inden for den internationale leluftfart fortsat udvides og udvikler sig på en måde, der placerer SAS godt. Den mulighed er vel til stede, hvis de 3 nordiske lande fortsat kan enes om at støtte opgaven. Jeg tror ikke, jeg overdriver, når jeg siger, at sikkerhedsmæssigt og i henseende til passagerservice står SAS ikke tilbage for noget andet selskab i verden, og bliver samarbejdet mellem verdens store selskaber til sidst næsten af global karakter — og der er sådanne tendenser i den måde, hvorpå luftfartssamarbej-

det i øjeblikket udvikler sig — så er Norden i forhold til sin ringe størrelse på nuværende tidspunkt godt med.

Selv om der altså er en risiko ved at forøge garantién og forlænge perioden, må det også erindres, at SAS kun har kostet staten meget små beløb hidtil. I den forløbne garantiperiode på 5 år er antallet af passagerer mere end fordoblet. Antallet er nu over 1,5 millioner, og SAS beskæftiger ca. 12 500 mennesker, hvoraf 3 300 er danske. Det ville se lidt besynderligt ud, om vi opgav alt dette, før vi overhovedet havde mærket et tab på foretagendet. SASs betydning er for stor, dets omfang for stort, dets perspektiver for store, den anseelse, det skaber for os ude omkring i verden, for stor til, at vi nu kan tænke på at opgave det.

Jeg har for min del set det som en opgave, ligesom sidst da vi behandlede garanti-spørgsmålet, at fremdrage både, hvad der taler for og imod. Jeg har peget på betænkelighederne, fordi det må være en pligt for de politiske medlemmer af Det Danske Luftfartselskabs repræsentantskab at bidrage til, at folketinget ikke tager stilling til forslaget ud fra forudsætninger, som måske viser sig ikke at kunne holde. Men der knytter sig meget store forventninger til SAS. Dette nordiske værk har været et løftende forbillede i de fællesnordiske bestræbelser, et mønster på en rationalisering, der kan få betydning også for andre erhvervsområder, og derfor kan den højtærede minister for offentlige arbejder regne med det radikale venstres meget velvillige deltagelse i den fortsatte behandling af lovforslaget.

J. M. Pedersen: Jeg synes, der er al mulig grund til at være taknemlig over for ledelsen inden for SAS for det fremsyn og den dygtighed, hvormed man har løst denne opgave, som er af så umådelig betydning for vort land. Idet vi naturligvis stadig må tage i betragtning de muligheder, som Danmarks gode geografiske beliggenhed frembyder, må vi samtidig glæde os over i vor midte at have haft folk, der forstod at udnytte disse muligheder, og vi må efter at have set, hvor godt det går, ønske dem al mulig held og lykke i fremtiden.

At vi nu står over for krav om en forøgelse af statsgarantien og om optagelsen af større lån, er der i og for sig ikke noget unaturligt

[J. M. Pedersen.]

i, for med den rivende udvikling, der foregår på dette område, må vi være klar over, at der skal stadig større og større investeringer til. Da staten allerede er inde i garantiforpligtelser, er det ligeledes ganske naturligt, når SAS står over for at skulle låne et eller andet beløb, at långiverne siger: ja men når staten hidtil har garanteret, vil vi kun låne på betingelse af, at staten også fortsætter med sin garanti frem i tiden.

Da det har vist sig, at staten ikke har lidt noget tab ved sin garanti, har vi ingen betænkeligheder. Når private skal låne penge og går til pengeinstitutterne, siger disse — det ved vi alle sammen —: lad os nu se, hvordan har denne lånsøger klaret sig tidligere? Kan han opfylde de betingelser, vi må opstille for at give et lån? Har han vist at kunne klare sine økonomiske forhold? Har han kunnet svare enhver sit? Er der nogen, der tidligere har lidt tab ved denne låntager? Og når man så konstaterer, at den pågældende hidtil har opfyldt sine forpligtelser, og at bankerne ikke har lidt tab, skrider man så godt som altid til yderligere långivning.

Efter at vi har set, at SAS virkelig har vist sig at være en både levedygtig og i høj grad nødvendig institution, som staten altså ikke hidtil har lidt tab ved, er vi fra vor side velvilligt indstillet over for det foreliggende forslag om en forøgelse af statsgarantien og vil være med til en velvillig behandling af lovforslaget.

Alfred Jensen: Det ærede medlem hr. A. C. Normann gør sig skyldig i en fejlerindring, når han siger, at samtlige partier her i folketinget har været enige om at slutte op bag denne lovgivning om statsgarantien. Det har samtlige partier ikke været enige om; to partier har ikke kunnet gå ind derfor, retsforbundet og Danmarks kommunistiske parti. Retsforbundet kunne ikke gå ind derfor, ej heller da vi sidst behandlede et forslag om udvidet statsgaranti, idet man sagde, at det var en dårlig forretning. Nu hører jeg altså, at man i dag har en anden opfattelse af virksomhedens drift og økonomi.

Den kommunistiske gruppe er gået imod denne statsgaranti, fordi vi har den opfattelse, at det principielt er forkert, at vigtige

opgaver af denne art overlades til private spekulanter. Vi har den opfattelse, at luftfarten er et såre vigtigt anliggende, et anliggende, som kræver en indsats fra samfundets side, og staten har jo også i allerhøjeste grad bidraget i så henseende: halvdelen af aktiekapitalen ejes af staten, hvortil kommer, at staten har betalt 8,3 mill. kr., der ligger på statens hænder som B-aktier. Det vil sige, at staten ejer langt over halvdelen af aktierne i dette foretagende, og det er på denne baggrund ganske urimeligt, at det overlades til en lille kreds af pengeomænd, aktionærer, spekulanter ville jeg sige, at drive dette foretagende. Jeg ved meget vel, at man kan påvise, at der ikke i de senere år er udbetalt dividende til aktionærerne, men forstod jeg det ærede medlem hr. Jensen-Broby ret, så havde man haft stor lyst dertil sidste år; når man alligevel ikke gjorde det, var det, fordi der i andre lande ikke var nogen mulighed for at lade aktionærerne få noget, og derfor holdt man sig tilbage også her. Men ingen kan jo vide, om der ikke netop ad åre bliver mulighed for at betale udbytte til aktionærerne.

Jeg ser ikke bort fra de vanskeligheder, der tårner sig op for SAS, og det var vel egentlig også det, der kom til udtryk i det ærede medlem hr. A. C. Normanns tale, da han sagde, at han ikke var sikker på, om ikke garantien denne gang mere var en realitet end en formalitet. Det vil jeg også tro den kan blive, og man må gå ud fra, at det lune klima, der indtil nu har været for luftfarten, sikkert ikke holder sig fremefter. Vi har jo gang på gang læst om de hindringer, man fra anden side lægger i vejen for SASs forretning og fart, og jeg skulle tro, at disse vanskeligheder bliver større fremefter.

Også ud fra disse betragtninger må vi gå imod, at luftfarten drives som et privat foretagende med statsstøtte. Vi kan ikke gå ind for det, der her er foreslået, hverken for forhøjelse af statsgarantien, for § 2 angående afbetaling på lånet af 1948 eller for forlængelsen af samarbejdet mellem de tre skandinaviske luftfartsselskaber.

Jeg afventer naturligvis med interesse, hvad der vil fremkomme i udvalget af oplysninger, men jeg vil ikke tro, der kommer noget frem, som kan ændre vor op-

[Alfred Jensen.]

fattelse af dette foretagende og det grundlag, hvorpå det arbejder, og derfor kan jeg vist godt sige med det samme, at en velvillig behandling af dette forslag fra den kommunistiske gruppes side skal man ikke regne med.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke de ærede ordførere fra regeringspartierne for den velvillige indstilling, de har givet udtryk for over for det foreliggende lovforslag. Jeg vil ligeledes takke det ærede medlem hr. Jensen-Broby for den velvillige indstilling, han gav udtryk for, og jeg forstod, at det også var på sit partis vegne, han talte. Jeg kan desværre ikke udstrække min tak til det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen og det ærede medlem hr. Alfred Jensen. Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen var ikke totalt afvisende, men han havde alligevel en række betænkeligheder, forstod jeg, og jeg ved også fra tidligere behandlinger af denne sag her i tinget, at han har haft sine tvivl over for spørgsmålet om, hvor langt staten skulle gå med hensyn til garanti for SAS.

Jeg synes nu, ligesom det ærede medlem hr. A. C. Normann, at sammenligningen mellem „Parkinsons lov“ og det foreliggende lovforslag i høj grad halter, jeg kan slet ikke se logikken deri. Så vidt jeg har forstået „Parkinsons lov“ — men det kan være, vi har forskellige opfattelser af det, Parkinson har skrevet — har det ærede medlem hr. A. C. Normann ret i sin betragtning, at her er slet ikke tale om, at administrationen er vokset i forhold til omsætningen, tværtimod; så vidt jeg ved, har man i høj grad haft opmærksomheden henvendt på rationaliseringsbestrebelselser under den rivende udvikling, SAS har været inde i igennem de 8 år, der nu er gået.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen rejste over for mig det spørgsmål, om dette lån, som er den direkte årsag til, at vi behandler sagen her, ikke kunne være tegnet i Danmark. Derpå svarede det ærede medlem hr. A. C. Normann i og for sig på mine vegne. Jeg ved ikke, om lånet kunne være optaget her i Danmark, men jeg tror det. Jeg er ikke sikker på, at det kunne have været optaget på lige så billige betingelser

som i Amerika, men jeg er helt sikker på, at det, hvis det var optaget i Danmark, ville have belastet det danske lånemarked i høj grad; og ikke mindst på det tidspunkt, da man førte disse forhandlinger, var den økonomiske situation ikke så afklaret og god her i Danmark, som den er i dag. Derfor tror jeg, det var nødvendigt for SAS at gå den vej, man gik, og få optaget lånet i Amerika.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen sagde også, at det var temmelig dristigt af disse långivere i Amerika at stille de betingelser, som jeg forstod det ærede medlem mente var stillet i den form, at man havde ønsket, at lovgivningsmagten i de 3 skandinaviske lande skulle gå ind på det, lovforslaget indeholder om en forhøjelse af garantikapitalen, om forlængelse af koncessionstiden o. s. v. Sådan har det vel ikke været. Det har vel været således, at de amerikanske långivere har forlangt bestemte garantier, men at SAS ikke har set sig i stand til at opfylde denne fordring om garantier på anden måde, end det kommer til udtryk i lovforslaget. Det er noget andet, end at långiverne direkte har stillet betingelser om, at de enkelte stater skulle gå ind i et sådant arrangement.

Jeg synes, at både det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen og det ærede medlem hr. Alfred Jensen i høj grad glemmer, hvilken betydning SAS har rent samfundsøkonomisk for Danmark. Jeg kan ganske underskrive de ærede medlemmer hr. Horns og hr. A. C. Normanns betragtninger om betydningen af, at vi i Norden har kunnet bygge noget virkeligt op på det praktiske område, og jeg vil give nogle rent faktiske oplysninger om, hvad det betyder for Danmark at have denne meget store virksomhed.

I Kastrup er der i værkstederne — som ikke direkte har noget med den egentlige luftfart at gøre, men hvor maskinerne reparerer, dels SASs, dels andres maskiner — i øjeblikket beskæftiget 1 100 arbejdere og 400 funktionærer, d. v. s. 1 500 mennesker, som har deres årlige indkomst i denne meget store virksomhed; jeg vil endvidere gøre opmærksom på, at der i alt i Danmark for SAS er beskæftiget 3 100 personer, at der i regnskabsåret 1957-58 er udbetalt lønninger til disse 3 100 personer på ca. 53 mill. kr., at SAS sidste år indtjente 450 mill.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kr. i fremmed valuta ud over skandinavisk valuta, at man i værkstederne har indtjent 27 mill. kr. i fremmed valuta, altså ud over de reparationer, man udfører for selve selskabet, men som penge, der kommer til landet for det arbejde, man har udført for andre luftfartsselskaber. Dertil kommer, at 40-50 pct. af samtlige turistindtægter sidste år i Danmark er kommet gennem SAS. Jeg synes, det er tal og ting, som må tale til dem, der har betænkeligheder ved at gå ind for det lovforslag, der her foreligger.

Jeg må også pege på, at det er et lovforslag, der ikke er kommet til verden på den måde, at vi alene her i Danmark har syntes, det var rimeligt og rigtigt, men på den måde, at man har forhandlet om det på nordisk basis, både med den svenske og med den norske regering, og at der i alle 3 regeringer er fuld enighed om at foretage det, som vi her foreslår. Det synes jeg må tælle med, og derfor håber jeg meget, at det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen får mulighed for i det udvalgsarbejde, som jeg forstod at han ønsker, at blive overbevist om, hvor vigtigt og væsentligt det er for Danmark, at vi gennemfører dette lovforslag.

Jeg vil også, for at der ikke skal være nogen misforståelse, understrege det, som det ærede medlem hr. A. C. Normann sagde, at det ikke er nogen formalitet, her er tale om. Det er meget vel muligt, at der i det kommende år kan blive en risiko med hensyn til den garantikapital, der er tale om. SAS er i øjeblikket inde i en konkurrence på liv og død, kan man sige, hvor man må forudse, at der kan komme tab, hvorved garantikapitalen kan blive aktuel. Vi har jo ikke hidtil sat nogen penge til på SAS, men det må vi selvfølgelig tage med i vore betragtninger, når vi skal drøfte dette lovforslag.

Jeg synes, der her er tale om noget meget værdifuldt, så selv om staten skulle komme til at miste et eller andet beløb i denne forbindelse, må det afgørende være, at SAS kan klare sig igennem den konkurrence, der nu forestår, og klare sig igennem på en sådan måde, at det fortsat kan hævde sig som et af de bedste luftfartsselskaber i verden. Jeg synes, at vi skylder os selv som danske og som nordiske mennesker at være

med til at understøtte et sådant foretagende. Jeg tror, det vil blive vanskeligt at vinde ørenlyd for andre nordiske planer af denne karakter, hvis vi ikke helhjertet går ind for den opgave, der her er tale om.

Man må også huske på, at andre luftfartsselskaber, som SAS ligger i konkurrence med, på den ene eller anden måde får stats-tilskud. Jeg ved godt, at det i Amerika hævdes, at det er private selskaber, men ved f. eks. at gøre fragtforsendelser og postforsendelser meget dyre understøtter man disse amerikanske selskaber. Sådan er der på forskellig måde i de forskellige lande subsidier til luftfartsselskaberne. Det er klart, at SAS må tage det med i betragtning, når det skal konkurrere, og derfor fortjener det denne håndsregning fra den danske stat.

Jeg takker altså for den velvilje, der er udtalt med hensyn til lovforslaget, og håber på, at vi efter et udvalgsarbejde kan gennemføre det så enstemmigt som muligt i det høje ting.

Horn: Det er nu antydnet, hvad der ikke kunne være tvivl om i forvejen, at dette forslag kan indebære en risiko. Der er altid en risiko ved at garantere for lån. Vi er selvfølgelig fuldt ud klar over, at der kan blive tale om tab, og jeg mener også, at jeg i mine første bemærkninger i høj grad fremhævede den vældige konkurrence, der er, og det slag, der skal udkæmpes både om godstrafikken og navnlig om persontrafikken.

De ærede medlemmer hr. A. C. Normann og hr. Gottschalck-Hansen mente, at det grundlag, hvorpå man beregner, hvorledes det vil forme sig fremover, var usikkert. Nu kan man godt have den opfattelse, men når man bruger den samme fremgangsmåde, hver gang man beregner, og i øvrigt følger udviklingen, vil jeg i og for sig mene, at dette grundlag er lige så sikkert som noget andet, man måtte kunne stille op.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann sagde også, at der ville gå adskillige år, inden SAS bliver en lukrativ forretning. Mon det nogen sinde bliver det? Har nogen ønsket, at det skulle blive det? Jeg kan sige til det ærede medlem hr. Alfred Jensen, at da jeg for nogle år siden havde lejlighed til som medlem af repræsentantskabet for SAS på lidt nærmere hold at få indtryk

[Horn.]

af, hvorledes man så på det fra privat side, mindes jeg ikke, at der i de år nogen sinde fra privat side er blevet stillet store krav, at der har været tale om spekulation. Lad være, at nogle har set en mulighed for at tjene penge, men der fandtes også og findes vel, det skal erkendes, folk, som i høj grad har sat ind for at løse selve denne opgave. Jeg mener, det er rimeligt at sige dette ved denne lejlighed, når man som jeg har haft lejlighed til for år tilbage at få sådanne oplysninger, og jeg vil tro, at der ikke er sket væsentlige ændringer siden.

Det, der navnlig giver mig anledning til at tage ordet her i anden omgang, var den, om jeg så må sige, noget lunkne måde, hvorpå det ærede medlem hr. Gottschalk-Hansen tog stilling. Jeg må gå ud fra, at han tegner sit parti i dette spørgsmål. Jeg sad i går og læste forhandlingerne fra 1955, og jeg havde egentlig regnet med, at den surhed, det ærede medlem dengang lagde for dagen, var forduftet, men det var den ikke. Talen nu var stort set ord til andet den samme, som blev holdt i 1955.

Det ærede medlem hæfter sig ved dette med den skønnede omsætning. Nu håber jeg, at han under udvalgsarbejdet denne gang kan anvise et system, hvorefter man mere præcist skulle kunne sige, hvorledes det vil forme sig. Hvad angår angsten for, at atomkraften skulle komme og stille store krav og vende op og ned på det hele, kan ingen være blind for, at det kan ske; men at sætte sig hen og vente på det, det går ikke; så var der ikke mange industrifolk, der kom nogen vegne. Men vi har heldigvis inden for landbruget, inden for industrien og inden for SAS dristige folk, som ikke sidder og er angst for, at det kan gå helt tosset, og derfor ikke vil investere, folk, som tør tage en risiko. Jeg har tidligere givet udtryk for, at når man fra privat side tager en risiko, er det rimeligt, at vi fra statens side stiller os ved siden af, navnlig når vi kan gøre det på et nordisk plan, således som der her er tale om.

Det forekommer mig højst ejendommeligt, at det ærede medlem rejser det spørgsmål, om man ikke kan låne pengene her i landet. Det er ikke mere end et år siden, at man hamrede løs på regeringen, fordi den ikke sørgede for at skaffe et udenlandsk lån

til gennemførelse af fugleflugtslinjen, og nu vil man have, at vi selv skal klare det, der her er tale om. Det kan blive lidt svært at finde ud af, hvad oppositionen egentlig har forestillet sig med hensyn til økonomien fremover. Det ærede medlem havde egentlig kun ét argument, og det var, synes jeg, yderst tvivlsomt. Det var noget med store, flotte hoteller, flotte tryksager og service o. s. v. Ja, ja, lad nu være, at det ærede medlem på et eller andet hotel har set; at der stod 10 brochurer, som ikke var taget; det kan godt være, at der på hoteller her i København og i Athen og Rom o. s. v. står nogle stykker, men vær sikker på én ting: hvis en forretning skal drives i vor tid, må man regne med, at der skal ofres adskilligt på reklame. Jeg har set fremført af nordiske økonomer, at 40 pct. af produktionen bliver til i kraft af reklame. Efter min mening kan man, hvis man ikke viser en vis dristighed også med hensyn til reklame, lige så roligt dreje nøglen om for SAS, for så går det alligevel ikke.

Det ærede medlem kom ind på dispositionerne og sagde, at de var i overkanten. Jeg synes, det ærede medlems udtalelser på dette område lå i underkanten. Men lad os nu håbe, at vi denne gang under udvalgsarbejdet kan få en reel udtalelse fra det konservative folkeparti om, hvad partiet egentlig mener, så vi kan vide, at det ikke blot indtager en sådan stilling for, hvis det går galt, at kunne sige: vi sagde det nok, derfor er det jer andre, der har ansvaret. Vi vedstår ansvaret, også hvis det giver tab.

Gottschalk-Hansen: Jeg synes, det var meget prisværdigt, at såvel den højtærede minister som de ærede medlemmer hr. Horn og hr. A. C. Normann ganske klart og tydeligt her fra talerstolen gav til kende, at der ikke var tale om en formalitet, men at man meget, meget let kan komme til at udbetale den foreslåede garantium, at garantien meget, meget let kan blive aktuel. Det er den bekymring, jeg selv har haft, og den vurdering, jeg selv har lagt til grund, og jeg er vel tilpas ved, at såvel den højtærede minister som de to ærede ordførere har understreget og fremhævet dette.

Jeg vil til det ærede medlem hr. A. C. Normann sige, at vel skal vi ikke spilde

[Gottschalk-Hansen.]

tingets tid med at tale om „Parkinsons lov“, men det er ikke blot administrationen, men også lovgivningen, der formerer sig ved knopskydning, og det var det, jeg søgte at pege på i mit første indlæg.

Jeg synes, at det ærede medlem hr. A. C. Normann gav udtryk for en redelig vurdering, når han sagde, at det var trist og forstemmende, at der ikke af en omsætning på 729,8 mill. kr. kunne gives noget udbytte. Da vi i 1955 drøftede dette spørgsmål, havde SAS en omsætning på 370 mill. kr., og det ærede medlem fandt dengang, at et udbytte på 2½ pct. var alt for ringe. Det er altså faktisk mindre i dag; billedet er endnu mørkere.

Det var interessant at høre det ærede medlem hr. J. M. Pedersen give udtryk for, at der var al mulig grund til at være taknemlig for SASs indsats. Da det ærede medlems partifælle, nu afdøde skolebestyrer Alfred Jørgensen, førte ordet i denne sag, var det andre toner, der lød i så henseende, og vi så også, at retsforbundet dengang sammen med det kommunistiske parti stemte mod et lignende lovforslag. Men det er kun, hvad vi oplever gang på gang. Hver eneste gang vi har en sag til behandling, har retsforbundet fuldstændig ændret sit synspunkt nu, da det er blevet regeringspartner.

Jeg vil gerne spørge det ærede medlem hr. Horn: hvornår i fjor har oppositionen stillet forslag om udenlandske lån? Må jeg bede om at få det nøjere præciseret. Der blev optaget et i februar i år, og da gav det ærede medlem hr. Thorkil Kristensen meget stærkt udtryk for betænkelighed med hensyn til det betimelige i dette udenlandske lån. Den højtærede minister erkender, at lånet til SAS muligvis kunne være optaget herhjemme, men understreger, at da lånet blev tegnet, sådan forstod jeg ministeren, var den valutariske situation her i landet sådan, at det ville være svært at få det igennem. Ja men er det lån da tegnet, højtærede minister? Skal der ikke en garantiforpligtelse til, forinden lånet kan træde i kraft? Man har formentlig ikke disponeret på forventet efterbevilling for den danske stats vedkommende. I øvrigt kunne man gøre det i 1948, og dengang

synes jeg ikke de valutariske forhold var af en sådan beskaffenhed, at man kunne sige, at der var overflod af penge.

Jeg lyttede med stor interesse til de saglige oplysninger og tallene ude fra Kastrup, som ministeren fremkom med, og jeg vil være taknemlig for, om vi i udvalget kunne få dem udbygget og få dem skriftligt, så vi kan tage nærmere standpunkt til dem.

Ministeren siger, der er fuld enighed mellem de nordiske regeringer. Det ville være interessant at vide, om der også er det mellem de nordiske parlamenter.

Jeg skal slutte med at sige, at jeg gerne vil deltage i arbejdet, men at jeg må tage alt muligt forbehold.

Det ærede medlem hr. Horn spurgte, om jeg talte på partiets vegne. Jeg skylder sandheden at sige, at der i mit parti er medlemmer, som ikke deler de synspunkter, jeg har givet udtryk for, men jeg taler på flertallets vegne.

Jensen-Brobj: Jeg skal kun gøre en ganske kort bemærkning. Det er jo rigtigt, som det er sagt, at garantien selvfølgelig er en garanti, og man må, når man tegner en sådan garanti eller kaution, regne med, at den kan blive effektiv. Vi kan vel heller ikke komme uden om, at det, der for øjeblikket sker ude i verden, også kan få indflydelse på fremtiden, og det er muligt, at fællesmarkedet, som den ærede ordfører for socialdemokratiet nævnte, kan komme til at genere SAS, hvis de 6 lande også på luftfartens område isolerer sig og holder os ude. Men der er dog det at sige til det, at når man to gange, medens man har opbygget SAS, har givet en garanti, uden at den er blevet effektiv, uden at den har været brugt, så er risikoen knap så stor ved at gå til det tredje gang, når selskabet er i fuld gang og anerkendt som et dygtigt og godt ledet selskab.

Det er også nævnt, at SAS bruger penge på forskellige måder til reklame og til hoteller o. s. v. Ja, det er rigtigt, at der bygges et hotel i København for øjeblikket, men det er ikke SAS som sådan, det er et datterselskab, der bygger det, men SAS har selvfølgelig indskudt penge i det byggeri. Det er vist ingen dårlig forretning, da SAS hver dag har et par hundrede

[Jensen-Broby.]

bestillinger på flyvebilletter og det er almindeligt, at folk, når de skal her til Danmark, samtidig med flyvebilletten sikrer sig natlogi, så jeg vil tro, at SAS let kan drive det hotel. De behøver ikke at nøjes med de 3 måneder i turistsæsonen som de andre hoteller. Jeg tror ikke, det er nogen dårlig spekulation, der er sket her.

Hvad de private aktier angår, vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Alfred Jensen, at jeg tror ikke, det er kapitalister, der som spekulanter køber SAS-aktier, absolut ikke, man kan vist godt se bort fra det. De, der køber SAS-aktierne, er de store selskaber her i landet, som af nationale og skandinaviske grunde har støttet selskabet ved at tegne disse aktier, og det har de gjort ud fra den forudsætning, at det ikke skulle være en pengeanbringelse, der skulle give de store renter, for der er sat bom for renterne her, idet den garanti, staten har ydet, først skal tilbagebetales, før der kan gives udbytte, og udbyttet aldrig kan blive over 5 pct. Derfor tror jeg ikke, at kapitalister går ind i det foretagende.

Men nu må vi jo se. Jeg går ud fra, at der bliver nedsat et udvalg, og vi er interesseret i dér at få oplysninger om forskellige ting, og jeg er sikker på, at vi nok skal få de oplysninger.

A. C. Normann: I anledning af det ærede medlem hr. Alfred Jensens bemærkninger skal jeg lige benytte lejligheden til at sige, at da jeg talte om den enighed, der var mellem de fire gamle partier i det høje ting indtil 1955, overså jeg det kommunistiske partis stilling. Jeg havde glemt den. Jeg indrømmer, det var ukorrekt, og beklager det.

Og så vil jeg gerne lige gøre den lille bemærkning til det ærede medlem hr. Gottschalck Hansen — det er sådan mest for en ordens skyld, jeg siger det — at jeg ikke har fundet det forstemmende, at der ikke kunne gives udbytte, når nu omsætningen var steget så stærkt. Jeg har ikke ønsket, at der måtte blive givet udbytte på nuværende grundlag, men jeg har fundet det forstemmende, at der ikke blev et overskud, at der ikke blev en fortjeneste på driften, som kunne anvendes til konsolidering. Der kan efter min opfattelse ikke være tale om

eller i hvert fald ikke være noget ønskeligt i, at selskabet giver sig til at betale udbytter, så længe der ikke er tale om et betydelig bedre driftsresultat, end det har haft f. eks. det sidste par år.

Alfred Jensen: Til ministeren vil jeg gerne sige, at jeg ikke har overset, hvilket samfundsgode SAS er. Jeg har da heller ikke i mine bemærkninger på nogen måde villet give udtryk for, at det er min mening, at SAS skal afives, at luftfarten skal opgives. Det, jeg har talt om, har været noget helt andet. Jeg har sagt, at luftfarten er så stor og krævende en opgave, at samfundet er interesseret i, at den løses på en forsvarlig måde, og det, jeg har taget afstand fra, er, at man lader private komme til at dirigere og lede denne udvikling. Jeg havde mindst af alt tænkt mig, at jeg skulle komme i krig med den højtærede minister på dette punkt. Jeg troede egentlig, vi var enige om, at samfundsdrift er det bedste. Det er i hvert fald det, som både socialdemokratiet og det kommunistiske parti har arbejdet for, og jeg vil også tro, det gælder dette område.

De betragtninger, som det ærede medlem hr. Horn gjorde gældende om de private, der tog en risiko, kan jeg ikke skrive under på. Det er en meget, meget minimal risiko, der tages her. Når man tager i betragtning, at staten har halvdelen af A-aktierne og 8,3 mill. af B-aktierne og har påtaget sig garantiforpligtelser, der kan blive reelle forpligtelser, så staten også må skyde penge ind her, så er det såre lidt, der er ofret, så er det en såre beskedne risiko, de private har taget. I denne forbindelse kan man ikke lade være med at tænke på andre tilfælde, hvor staten er skredet ind og ved hjælp af kapital har erhvervet sig aktier enten af den ene eller den anden art og reddet selskaber i en vanskelig situation. B & Ws og Landmandsbankens aktionærer fik heller ikke noget overskud i de kritiske år, men da de var kommet over vanskelighederne, fik de så sandelig noget ud af det. Det, jeg taler om her, er, at staten værner, luner, omkring de selskaber, som har indskudt penge i dette foretagende, og derfor er den risiko, som de private her har påtaget sig, såre beskedne, om der overhovedet er nogen.

[Alfred Jensen.]

Den bemærkning, at disse selskaber har interesseret sig for luftfarten, fordi de mener, det er en opgave, der har deres interesse, siger ikke noget om, at der ikke også er klingende mønt i foretagendet, selv om det er inde i en kritisk tid for øjeblikket.

Det ærede medlem hr. Jensen-Broby gjorde mig opmærksom på, at de private var længst ude, for først skulle staten have det, den havde krav på, og endelig måtte der ikke udbetales mere end 5 pct. i dividende. Ja, det står der i loven, men jeg minder om, at der engang blev vedtaget en lov angående sukkerfabrikationen — vi har den stadig væk — hvor der også var fastsat en maksimalgrænse for det udbytte, der måtte udbetales; men denne grænse blev alligevel overskredet, idet man fandt en eller anden måde, som gjorde det muligt at udbetale noget ekstra, så dette forsvar for spekulanterne er nu ikke særlig godt. Indrøm det lige så godt først som sidst, at her er tale om, at man sætter en spekulation i gang, en spekulation, som ikke hidtil har kastet særlig meget af sig, men en spekulation, som man til trods for de vanskeligheder, man står over for, regner med vil kunne komme til at give noget. Men det er ganske klart, at som situationen er i øjeblikket, vil der kun kunne komme penge ud af det til aktionæerne, hvis staten træder til med forøget garanti, og så vidt jeg forstår, er alle her klar over, at det også vil betyde, at man øger tilskuddet af kapital. Det skal man dog gøre sig klart, og det er heroverfor, vi fastholder, at det burde være samfundet, som påtager sig at løse denne opgave, tager risikoen og også tager gevinsten. Jeg vil tro, at samfundet kan løse opgaven fuldt så godt, som — ja, jeg vil endogså sige bedre, end — den er blevet løst af Det Danske Luftfartsselskab i samarbejde med SAS. Så megen tillid har jeg til statsadministration.

(Kort bemærkning).

Horn: Jeg vil gerne svare på det direkte spørgsmål, der blev stillet: hvornår i fjor

der forelå forslag fra de konservative om, at man skulle søge udenlandsk statslån. Jeg tror, jeg nævnte, at det var, da vi forhandlede om fugleflugtslinjen. Jeg har senere spurgt det ærede medlem hr. Lysholt Hansen, som var formand for det udvalg, der behandlede denne sag, og han har bekræftet, at der af oppositionen blev stillet krav til ministeren om, at det skulle undersøges, om man ikke kunne få lån i Sverige, og der var også tale om at låne andetsteds. Det var det, jeg syntes var påfaldende. Jeg håber imidlertid, det vil lykkes det ærede medlem hr. Gottschalek-Hansen i udvalget at nå til enighed med os andre, så vi ved anden behandling kan få klart at vide, hvordan det konservative folkeparti i virkeligheden står i denne livsvigtige sag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne svare på det ærede medlem hr. Gottschalek-Hansens direkte spørgsmål, om lånet da er tegnet: nej, lånet er tegnet under visse forudsætninger, men disse forudsætninger er ikke opfyldt, førend de tre regeringer i Norge, Sverige og Danmark har gennemført det lovforslag, vi behandler her i dag, men tidspunktet for disse forhandlinger om lånet ligger et stykke tilbage i tiden, fordi SAS måtte sikre sig, at man kunne få et sådant lån, inden man gik i gang med at bestille de nye maskiner, som nu skal i drift.

Det ærede medlem spurgte også, om jeg, når jeg nu sagde, at de tre regeringer var enige om det foreliggende lovforslag, så også vidste, om man var enig i de to andre nordiske parlamenter. Det kan jeg ikke vide noget om, da sagen ikke er færdigbehandlet, hverken i Norge eller Sverige, men jeg håber det, og så vidt jeg ved, har man tidligere været fuldt enig om spørgsmålet både i Norge og Sverige. Jeg har derfor al god grund til at tro, at det vil være ligesådan denne gang.

Endelig vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Alfred Jensen, at her drejer det sig ikke om en teoretisk diskussion om,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

hvorvidt vi kan gennemføre, at luftfartsselskabet SAS skal drives som et rent statsforetagende eller ej. Det ærede medlem ved udmærket godt, at der i hvert fald ikke er parlamentarisk basis for i det høje ting at gennemføre et sådant forslag. Derfor hjælper det ikke meget, at det ærede medlem siger, at han har al sympati for alle de arbejdere, som er beskæftiget inden for SAS, at han godt kan se, at det er et veldrevet selskab, og at det i øvrigt går udmærket alt sammen. Det ville ikke hjælpe meget med den sympati, hvis vi andre stillede os på samme standpunkt som det ærede medlem i denne sag, for så er det meget muligt, at SAS var færdigt, og hvad så med arbejderne derude? Kunne det ærede medlem tænke sig at tage ansvaret for, at en virksomhed, der i dag beskæftiger over 3 000 mennesker i Danmark, uden videre gik neden om og hjem, fordi vi andre så lige så letsindigt på dette spørgsmål, som det ærede medlem gør? Det er det, jeg synes man må have lov til at fremhæve, når det ærede medlem drager sagen frem på den måde, han har gjort det her i dag.

(Kort bemærkning).

Alfred Jensen: Jeg har ikke letsindigt rejst noget spørgsmål af teoretisk art; jeg har påpeget det rimelige og rigtige i, at luftfarten skal være et samfundsforetagende. Det har jeg talt for hele tiden, og den omstændighed, at ministeren og hans parti ikke er gået ind derfor, er måske skyld i, at der ikke er parlamentarisk basis for, at det bliver et statsforetagende; men den bebrejdelse kan da ikke rettes mod den kommunistiske gruppe og dem, der har talt for, at det burde være et statsforetagende. Det må da være dem, der har svigtet, dem, der forsvarer den private spekulation, som har ansvaret her.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det ærede medlem må være klar over, at her drejer det sig ikke om noget måske eller ikke måske. Her drejer det sig om den rent faktiske parlamentariske stilling i tinget, og det ærede medlem ved lige så godt som jeg, at der ikke er parlamentarisk mulighed for at gennemføre, at SAS skal være et statsforetagende.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 15. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål til ministrene.*
- 2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om statsgaranti m. v. i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

- 3) *Anden (sidste) behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den europæiske konvention om fredelig bilæggelse af tvistigheder, undertegnet i Strasbourg den 29. april 1957.

- 4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i indkvarteringsloven.

- 5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om revision af lønnings- og tilskudsbestemmelser i lovgivningen på ungdomsundervisningens område.

- 6) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om husholdningsskoler og husholdningsseminarier m. m.

- 7) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning angående landsskatterettens organisation m. m. [af Foged m. fl.].

Mødet hævet kl. 15⁴⁵.

84. møde.

Onsdag den 15. april kl. 13.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om statsgaranti for lån optaget af det færøske hjemmestyre m. v.

I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til statsbanelov.

I skrivelse af dags dato meddeler indenrigsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i lov om distriktsjordemødre.

I skrivelse af dags dato meddeler socialministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om udbygning og ombygning af åndssvageinstitutionen Lillemosegård med Gammelmossehus.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Finansministeren (Kampmann): Jeg skal have den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om statsgaranti for lån optaget af det færøske hjemmestyre m. v.*

Under forhandlinger i marts 1959 har repræsentanter for det færøske landsstyre over for regeringen redegjort for behovet for investeringer på Færøerne i 5 års perioden fra 1. april 1959 til 31. marts 1964. Det samlede behov for offentlige og private investeringer er anslået til ca. 190 mill. kr. For de offentlige investeringers vedkommende er der tale om sygehusbyggeri, skolebyggeri, havneanlæg, vejanlæg og bygning af el-værker, medens de private investeringer fortrinsvis består i en udbygning af den færøske fiskerflåde.

På grundlag af gældende lovgivning og praksis vil finansieringen af dette investeringsprogram belaste statskassen med godt 1/4 af det totale beløb i form af lån eller

tilskud, medens den færøske landskasse må bære ca. 1/5, fortrinsvis i form af tilskud. Landskassens andel vil således udgøre 8-9 mill. kr. årlig, hvoraf ca. halvdelen vil kunne dækkes af de løbende indtægter. Restbeløbet må tilvejebringes gennem lån, som fortrinsvis må optages på det danske kapitalmarked. Det vil imidlertid være en nødvendig forudsætning herfor, at statskassen påtager sig garanti for forrentning og tilbagebetaling af de pågældende lån.

Der har under forhandlingerne med landsstyret været enighed om, at garantien skulle omfatte lån, der optages til anlæg af havne og veje samt til støtte til bygning af skibe.

Landsstyret vil forud for hvert finansår over for regeringen redegøre for de formål, hvortil lånegarantien ønskes udnyttet.

Inden for investeringsprogrammet er der regnet med 50 mill. kr. til bygning af fiskerfartøjer, heraf 35 mill. kr. til større lineskibe og 15 mill. kr. til mindre fartojer. Færøernes Realkreditinstitut, som yder lån op til 50 pct. af vurderingssummen, vil til gennemførelse af dette program samt til opfyldelse af allerede givne lånetilsagn have behov for i alt ca. 38 mill. kr., som må tilvejebringes ved salg af kasseobligationer. Disse må hovedsagelig finde afsætning på det danske marked, hvor realkreditinstituttet endnu ikke er kendt. Til imødegåelse af den heraf følgende risiko for en ugunstig kursdannelse vil det være nødvendigt, at staten yder garanti for obligationslånenes forrentning og tilbagebetaling. Under forhandlinger med Danmarks nationalbank om denne sag har nationalbanken givet tilsagn om at ville lette salget af obligationerne ved at give banker og sparekasser adgang til at belåne obligationerne i nationalbanken efter samme regler som obligationer udstedt af Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Byggeriets Realkreditfond og Provinsbankernes Realkreditfond.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til statsbanelov*. Når jeg har fundet anledning til at frem-