

esserede Kredse i Sverige, hvor der netop nu er dæmnet et af de svenske Myndigheder anerkendt og statsunderstøttet Luftfartsselskab.

Paa Sammenslutningens Vegne har derefter Det Danske Luftfartsselskab til Ministeriet rettet Henvendelse angaaende Støtte fra Staten til Drift — foreløbig i Sommerhalvaaret 1924 — saavel af Ruten (Malmø)—København—Hamburg med Forbindelse videre til Rotterdam og vice versa, der her benævnes A., som af den af Selskabet i afvigte Sommerhalvaar drevne Eftermiddagsrute København—Hamburg og vice versa, hvilken Rute her benævnes B.

Begge Ruter tænkes drevet af Sammenslutningen i Overensstemmelse med den vedlagte Fartplan, og saaledes at der paa begge Ruter anvendes ensartet Materiel, nemlig lukkede 5-Passagers-Maskiner af Fokker F. III. Typen, der indsættes af det hollandske Selskab. Det er i øvrigt aftalt imellem Selskaberne, at Associationen driver *begge* Ruterne i hele deres Længde, og at Driftsudgifterne og Driftsindtægterne fordeles imellem de enkelte Selskaber i et vist, nærmere angivet, Forhold, medens Subventionerne, hvoraf de enkelte Selskabers Driftsunderskud skal dækkes, som rimeligt er, holdes udenfor den fælles Afregning.

For det danske Selskabs Deltagelse i Udførelsen af den paagældende Tjeneste er der udarbejdet de i de hosfølgende Forslag I.—IV. indeholdte Alternativer strækkende sig fra det Tilfælde, hvor det danske Selskab ikke deltager i Flyvningen, men kun bestrider Stations- og Linietjenesten (Forslag IV.) over Tilfældene III. og II. til det Tilfælde (Forslag I.), hvor Selskabet deltager i hele Tjenesten paa lige Fod med de andre Selskaber. Som det vil ses, er disse Forslag oprindelig udarbejdet under den Forudsætning, at Sverige ikke gaar med i Sammenslutningen. Skulde dette blive Tilfældet — og i Øjeblikket kan det betragtes som givet, at Sverige vil indgaa i Driften af Ruterne i alt Fald i Tilslutning til Sammenslutningen —, vil Vilkaarene for Danmarks Deltagelse paa lige Fod med de andre Selskaber blive de i Forslag II. indeholdte, altsaa at det danske Selskab udfører ca. 100 000 km af hele Tjenesten paa begge Ruter, i alt ca. 400 000 km, medens de resterende 300 000 km udføres af de svenske, tyske og hollandske Selskaber med ligeledes 100 000 km hver. Udgifterne herved vil, som det vil ses af Forslag II., andrage ca. 206 000 Kr., hvorfra dog vil gaa en beregnet Indtægt paa ca. 30 000 Kr., saaledes at der kan regnes med en Udgift paa ca. 176 000 Kr.

Det vil være naturligt med Henblik paa det nu foreliggende Andragende fra Luftfartsselskabet at fremkomme med nogle Bemærkninger vedrørende Resultatet i afvigte Sommerhalvaar af Selskabets Drift af Ruten København—Hamburg.

Hvis der ved Resultat tænkes paa den tekniske Gennemførelse af Ruten, maa Resultatet siges at have været endog særdeles tilfredsstillende, jfr. vedlagte statistiske Oversigt over udførte Ture m. m., hvorefter det maa anses for godt gjort — hvad der, som det vil erindres, i første Række var Formaalet med Bevillingen —, at en Luftrute København—Hamburg paa Lufttrafikens nuværende Stadium kan gennemføres saa godt som regelmæssigt, selv under et saa uheldigt Vejrlig som det, der har hersket her i afvigte Sommerhalvaar.

Tænkes der derimod ved Resultat paa det økonomiske, maa Resultatet betegnes som lidet gunstigt. Som det vil ses af vedlagte Oversigt over Udgifterne ved Driften, har disse udgjort ca. 218 000 Kr., saaledes at Statens Bidrag, 110 000 Kr., omtrentlig helt er medgaaet. Og hvad Indtægterne angaar, har Postindtægterne kun udgjort et saa ringe Beløb som mellem 3 000 og 4 000 Kr., medens Indtægterne ved Befordringen af Passagerer og Gods netto har andraget ca. 22 000 Kr.

Naar det økonomiske Resultat har været saa lidet tilfredsstillende, maa dette formentlig tilskrives flere Aarsager.

For det første maa noget saa nyt og uprøvet som en Luftrute først indarbejdes, inden der kan skabes en Kundekreds, som ser sin Fordel i at benytte dette hurtige og bekvemme Befordringsmiddel.

Endvidere har Forholdene i Ruhr bevirket, at Forbindelsen fra Hamburg videre over Köln, Bruxelles til Paris og London glippede, saaledes at Ruten København—Hamburg ikke, som forudsat, blev et Led i en gennemgaaende Forbindelse mellem de nævnte Punkter.

Fremdeles har Vejrliget i afvigte Sommerhalvaar været i høj Grad uheldigt for Ruten, hvad der jo navnlig betyder meget, naar der som her er Tale om Befordring i aaben Flyvemaskine.