

Endelig maa anføres, at Forretningslivet endnu ikke har naaet den høje Udvikling, som det havde før Krigen, hvor en Tidsbesparelse som den her omhandlede ganske anderledes vilde have formaaet at gøre sig gældende.

Hvor lidet gunstigt saaledes end det økonomiske Resultat af Rutens Drift maa siges at have været, er der dog — som foran anført — opnaaet det meget betydningsfulde Resultat, at det nu kan betragtes som godtgjort, at en Rute København—Hamborg, der vil være det naturlige Led i en gennemgaaende Luftforbindelse mellem Skandinavien og Vesteuropa, og som vil betyde en Tidsbesparelse, der maaske *forholdsmæssig* er større end Tidsbesparelsen ved nogen anden europæisk Luftrute i Øjeblikket, uden Vanskelighed kan gennemføres saa godt som regelmæssigt, i hvert Fald i Sommerhalvaaret. Det er disse Betragtninger, hvis Rigtighed man i de forskellige luftfartsinteresserede Kredse i Udlandet har faaet Øjet op for, som har fremkaldt Ønsket om at lade Ruten København—Hamborg indgaa som Led i en Luftforbindelse mellem Skandinavien og England over Tyskland og Holland.

Gaaes der herefter over til det nu foreliggende Andragende, ønsker man først at gøre nogle Bemærkninger vedrørende Luftfartsselskabernes Forhold, specielt Det Danske Luftfartsselskabs.

Luftfartens særlige Egenskaber kommer først til deres Ret over de store Distancer. I Europa bliver Lufttrafikken derfor *international*. Dette er for saa vidt uheldigt, som de nationale Modsætninger netop for Tiden er unaturligt stærkt fremme i Europa og lægger betydelige Hindringer i Vejen for det internationale Samkvem. Staterne kan derfor ikke direkte drive international Lufttrafik, men har maattet overlade denne til private Selskaber, der, saa længe Luftfarten ikke kan forrente sig, subventioneres og ogsaa paa anden Maade støttes af Staterne.

Som det vil ses af den i Afskrift vedlagte Oversigt over Det Danske Luftfartsselskabs Status, er der i Behold af dettes oprindelige, 800 000 Kr. store Aktiekapital kun en Beholdning paa 40 000 Kr. samt de Værdier, der repræsenteres af Selskabets Maskiner, Reservemotorer m. m. Den øvrige Del af Kapitalen er — som Tilfældet har været for de private Luftfartsselskaber i Sverige og Norge — medgaaet til Forarbejder, Undersøgelser, Forhandlinger m. m. Luftfart vedrørende, og det vil derfor forstaaes, at Selskabet, hvis Tab paa Driften af Ruten København—Hamborg i afvigte Sommerhalvaar har udgjort op imod 100 000 Kr., ikke vil have økonomisk Rygstød til at bære et Tab ved Driften af de heromhandlede Ruter i tilstundende Sommerhalvaar.

Med Henblik paa det foran anførte vilde man anse det for særdeles beklageligt, om Det Danske Luftfartsselskab skulde blive nødsagt til at likvidere, hvorved ikke blot den grundige Indsigt i Luftfartsforhold, som Selskabet sidder inde med, samt de udmærkede Forbindelser, som Selskabet gennem sit fleraarige Samarbejde med de ledende Luftfartsselskaber i Udlandet har knyttet, vilde gaa tabt, men hvorved ogsaa Danmarks Deltagelse i et betydningsfuldt internationalt Arbejde, hvis Tendens netop er at mildne de for Tiden herskende utaaelige Tilstande mellem Nationerne, forskertses.

Som foran anført er det Tanken, at Sammenslutningen skulde drive begge Ruterne. For Eftermiddagsrutens Vedkommende er det sandsynligt, at der gennem det Samarbejde, der nu knyttes mellem Luftfartsselskaberne, vil kunne sikres denne Rute de tilsluttende Forbindelser, som glippede i Fjor, saaledes at Ruten, der nu vil blive drevet med lukkede 5-Passagers-Maskiner i Stedet for de aabne 3-Passagers-Maskiner, vil kunne tilfredsstille Kravene paa en mere fyldestgørende Maade end sidste Sommer.

Hvad angaar Morgenruten vil der ved denne — som alt udtalt paa Konferencen i Haag — skabes en ideel Forbindelse mellem Skandinavien og Vesteuropa, en Forbindelse, der med Hensyn til Fremførelsen af den skandinaviske Post vil betyde en Tidsbesparelse af indtil 24 Timer. Medens denne Rute i udgaaende Retning navnlig vil være af største Interesse i postal Henseende for Sverige og Norge, vil den i indgaaende Retning i høj Grad kunne tjene danske Interesser.

Af de foran anførte Grunde og med Henblik paa det ønskelige i at sikre Danmark Andel i dette internationale Samarbejde paa en Rute, der vil komme til at gaa over dansk Territorium, har Luftfartskommissionen vedtaget i sin Indstilling til Ministeriet varmt at anbefale Staten at yde sin Medvirken til Tilvejebringelsen af de tvende Ruter paa det i Forslag I. eller — hvis Sverige skulde tiltræde Sammenslutningen. — Forslag II. angivne Grundlag, idet Kommissionen maa finde det rettest,