

[Ole Bjørn Kraft.]

internationale Trafik, og derefter saa hurtigt som muligt udbygger den Skridt for Skridt, til den har naaet det Omfang, den skal have.

Jeg tror, at jeg hermed har fremført, hvad der er naturligt at fremføre ved denne Lejlighed fra mit Partis Side.

Det andet Lovforslag, om Sikring af Indflyvning til offentlige Lufthavne og Landingspladser, er et Forslag af rent teknisk Karakter. De Principper, der er lagt til Grund for det, og som hviler paa en sagkyndig Udredning af Spørgsmaalet, kan vi fuldstændig tiltræde, og jeg vil slutte med at udtale Haabet om, at vi meget hurtigt kan tilendebringe det nødvendige Udvalgsarbejde, saaledes at Lovene i Begyndelsen af Maj Maaned kan træde i Kraft.

Rasmussen (Gylling): Krigen standse paa en Maade den civile Lufttrafik, men den gav samtidig Vidnesbyrd om den mægtige Udvikling, Lufttrafikken var inde i baade med Hensyn til Sikkerhed og Hurtighed. Vi her i Danmark var ikke med i den Udvikling i det Omfang, som vi under andre Forhold vilde have været, og derfor er vi kommet noget tilbage ogsaa i Forholdet til Sverige. Det er sikkert nødvendigt, at vi nu tager hurtigt og kraftigt fat, for at vi kan blive placeret saa hurtigt og saa godt som muligt, og faar skabt en tilfredsstillende Løsning af den internationale Trafik, for saa vidt angaar vort Land. Meget har kunnet tyde paa, at Interessen for indenlandsk Flyvning ikke var til Stede her i samme Omfang som i andre Lande, f. Eks. Norge og Sverige, men jeg tror alligevel, at den højtærede Minister havde Ret, da han forleden Dag ved Fremsettelsen af Lovforslaget pegede paa den Udvikling, der efter hans Mening vilde gøre sig gældende Byerne imellem her i Landet. Lovforslaget tager da ogsaa Sigte baade paa det internationale Flyvekompleks og paa Oprettelsen af Flyvepladser inden for Landets Grænser til indenlandsk Flyvetrafik.

De i 1942 og 1943 nedsatte Udvalg har i de afgivne Betænkninger meget udførligt behandlet hele Spørgsmaalet om Fremtidens Flyvevæsen her i Landet, og i det store og hele har den højtærede Minister bygget sine Forslag ogsaa paa disse Betænkninger. Man har opdelt de offentlige Flyvepladser i 3 Kategorier. Under Klasse A sorterer de Flyvepladser, som fortrinsvis er bestemt til at betjene planmæssig international Lufttrafik, under Klasse B offentlige Flyvepladser, der fortrinsvis er bestemt til at

betjene regelmæssig indenlandsk Lufttrafik, og endelig har man som den tredje Kategori offentlige Landingspladser. Jeg har ikke noget imod denne Fordeling. Til Klasse A hører København — eller, om man vil, Kastrup — og Aalborg, til Klasse B Aarhus, Esbjerg, Odense og Rønne. Selv om man anbringer Aarhus i Klasse B, tror jeg dog, at Aarhus med den Beliggenhed, Byen har, og med den rivende Udvikling, som den mere end nogen anden By i Jylland er inde i, inden længe maa placeres i Klasse A ... (*Afbrydelse:* Du er da ikke fra Aarhus!) Jeg hører et æret Medlem sige, at jeg ikke er fra Aarhus, men jeg troede ikke, at man kun maatte tale for den By, man hører til, jeg troede, at det var Sagen i Almindelighed, man burde tale om. Den tredje Kategori, som forudsættes oprettet, er de offentlige Landingspladser, som skulde oprettes i Forbindelse med Byer med mindst 10 000 Indbyggere, dog med specielt Hensyn til mindre Byer, hvor særlige Betingelser maatte gøre sig gældende. Det er naturligt, at man paatænker at oprette en hel Række af disse Pladser, for skal det have nogen virkelig Betydning med Flyvning inden for Landets Grænser, er det netop denne Vej, man maa gaa.

Statens Overtagelse af Lufthavnen berører ikke Det Danske Luftfartselskabs Virksomhed. Men jeg finder, der er al mulig Grund til ved denne Lejlighed at udtale en Anerkendelse af denne Virksomhed. Den Dygtighed, hvormed dette Selskab virker, er kendt langt ud over Danmarks Grænser. Selskabet bevarer sin Virksomhed om ikke ubeskaaret, saa dog i alt Fald saadan, at det bliver de Mænd og den Institution, der hidtil har gjort Arbejdet saa udmærket, som det er gjort, der ogsaa i Fremtiden faar Lejlighed til at gøre det. Ganske vist faar Staten mere Indflydelse end før, og den vil paa visse Omraader tale mere med end tidligere, men tilbage bliver alligevel en Anerkendelse, nemlig derigennem, at man lader dette Selskab fremdeles være i Spidsen med Hensyn til Lufttrafikken, og det bliver altsaa især Havnene, Staten tager sig af.

Det maa undersøges, om de Vilkaar, hvorunder Staten ifølge Lovforslaget overtager og nyanlægger Lufthavnene, kan siges at ramme netop det rigtige. Lufthavnene er opstaaet paa forskellige Tidspunkter og under forskellige Omstændigheder, saa det kan være, de skal behandles forskelligt. Jeg vil gerne sige, at skal København til Lufthavnen i Kastrup yde Bidrag i det Omfang, der her er hentydet til, kan jeg ikke forstaa, at man ikke ogsaa har inddraget