

[Tholstrup.]

undgaa denne Skat eller for at faa et Spisebestik til rimelig Pris gaa over til at købe et Jernbestik eller Staalbestik — eller Træskeer, og det kan ikke siges at være et Fremskridt at gaa tilbage til Træskeerne.

Hvad angaar et andet Omraade, som rammes af Guldskatten, maa det virke generende for Ungdommen, som forlover sig, at de skal betale noget mere for at indgaa en saadan fast Forbindelse. Maaske er det for at fremme, at de skal gaa over til at bruge Ringe af rustfrit Staal i Stedet for; det kan ogsaa være, det bliver mere holdbart, og det kan maaske, naar det kommer til Stykket, være til Gavn. Men jeg synes, vi paalægger Guldsmede et utaaeligt Arbejde med at skulle gøre Regnskab for dette, og man understøtter ogsaa derved den illegale Omsætning af Guld og Sølv.

Desuden er vi ogsaa imod Forhøjelsen af Afgiften paa Pap og Papir, og vi vil pege paa, at den i særlig Grad vil gaa ud over de eksporterende Industrier. Det drejer sig om Øl og Æg, der bruger en Masse Pap til Kartoner og Indpakning i det hele taget. Det betyder altsaa, at vi i Konkurrencen udadtil bliver daarligere stillet nu. Vi ved, at den tidligere Minister, Hr. Halfdan Hendriksen, netop er rejst til Amerika, fordi det kneb med at faa afsat Øllet derovre. Konkurrencen er vokset, det er blevet sværere for ham at faa det solgt, og saa lægger man nu ganske roligt en yderligere Afgift paa Produktionen, saaledes at Prisen bliver endnu højere, og det bliver endnu sværere at klare sig i Konkurrencen. Derfor haaber jeg, at Udvalget vil kigge lidt paa dette, i hvert Fald prøve paa, om man ikke kan undtage det Pap og Karton, der bruges til de eksporterende Industrier.

Saa er der endelig Skatten paa den Benzin, som Lufttrafikken og de private Flyvemaskiner anvender. Jeg finder, at denne Skat er meget uheldig og lidet gennemtænkt; jeg ser bort fra det inkonsekvente i her at opkræve en Vejafgift, det, som hidtil har været Benzinskattens Kendetegn. Naar jeg i Dag vil føre et varmt Forsvar for Privatflyverne, er jeg i fuld Overensstemmelse med den højtærede Statsminister, som for et Par Aar siden udtalte — jeg maa maaske have Lov til at citere —:

„Jeg mener naturligvis, at den danske Stat ikke alene bør interessere sig for, men ogsaa understøtte Flyvningen i denne kommende Udvikling, og Statsstøtten maa maaske i særlig Grad sættes ind der, hvor Flyvningen er i direkte Berøring med den aktivt interesserede Ungdom gennem Fly-

vesportens forskellige Grupper, enten det drejer sig om Modelflyvning, Svæveflyvning eller Motorflyvning, men jeg tror ogsaa, at Staten vil faa en særlig flyveteknisk Opgave over for den Ungdom, som knyttes til de statslige Værn, som under en eller anden Form vil blive opbygget, naar Krigen er forbi. For disse Værn bliver Flyvningen noget væsentligt. Med andre Ord: min Indstilling er, at Staten maa gaa ind for at ophjælpe den Flyveudvikling, som kommer.“

Nu skal det jo ikke forstaas saaledes, at jeg ønsker, at Staten i Lighed med, hvad de fleste andre Stater gør, skal give Tilskud til Flyvningen, men jeg vil være med til at frede den mod den højtærede Finansministers Anslag.

De smaa Sportsmaskiner er et meget vigtigt Led i Ungdommens Uddannelse til henholdsvis Piloter og Flyvemekanikere, idet det er denne Type Maskiner, som anvendes i praktisk talt alle Former for Flyveskoler Verden over til Opnaelse af de grundlæggende Færdigheder. De fleste, der søger denne Uddannelse, er jævne Mennesker, især Automobilmekanikere, for hvem en saadan Belastning vil betyde en stærk Begrænsning af det Antal Timer, de vil kunne faa Raad til at øve sig i. Den foreslaaede Skat vil fordyre en Flyvetime for saadanne Folk med 8—10 Kr., og det vil sige, at mange af disse Folk, som maaske har en Ugeløn paa 100—150 Kr., kun kan komme til at flyve halvt saa meget som ellers og altsaa ikke kan holde sig i Træning. Den nationaløkonomiske Fordel ved at begrænse denne Flyvning er højst tvivlsom, idet vi netop paa Grund af manglende Uddannelsesmuligheder, navnlig under Krigen, i Dag maa beskæftige et meget stort Antal fremmede Piloter i vor Trafikflyvning; en stor Del af disses Gager udbetales i fremmed Valuta, et Beløb, der sikkert overstiger det samlede Beløb til Import af Benzinen til det her omhandlede Formaal.

De fleste Maskiner ejes af Flyveklubber, som i Øjeblikket kæmper med store økonomiske Vanskeligheder; ja, det er endda saaledes, at den største af dem har standset sine Betalinger og staar over for Likvidation, hvis den ikke fra privat Side faar økonomisk Assistance af rent filantropisk Karakter. Disse Klubmaskiner anvendes først og fremmest til Skoleflyvning, til Vedligeholdelse af Medlemmernes Færdighed og til Taxaflvning, vel at mærke en Taxaflvning, som i de fleste Tilfælde er uhyre værdifuld, f. Eks. til Transport af et nyt Tandhjul eller anden Reservedel fra en Fabrik i