

[Bollerup Madsen.]

kontakt med deres forbindelser, medens det før tog måneder; men det, der havde den største betydning, var, at de kom i vore egne flyvemaskiner; det gav anseelse og tillid ude på de fremmede markeder, hvor man ellers ikke rigtig vidste, hvad det var for menneske, der kom helt derovre fra Skandinavien. Det fortjener at nævnes, når vi her taler om statens interesser i luftfarten.

Hvad indenrigsruterne angår, har man jo ikke kunnet opnå balance, og der har lydt røster om nedlæggelse af disse ruter. Jeg ville meget beklage, om det skulle blive resultatet; men jeg forstår det også sådan, at når man har nedsat subventionen til SAS fra 2,5 mill. kr. til 2 mill. kr., har man her forbeholdt en margin til støtte for den indenrigske fart, og det er det, der har fået udtryk i bemærkningerne til lovforslagets bestemmelse om ministerens beføjelse til med finansudvalgenes tilslutning at støtte indenrigsfart i rimeligt omfang. Jeg vil gerne bede den højtærede minister udtale sig om, hvorvidt jeg har forstået dette rigtigt.

Det er muligt, at man skal ind på andre former for indenrigsfarten, som ikke kræver så store tilskud; det vil jeg for mit vedkommende tro. Men man må heller ikke glemme den rolle, disse ruter spiller ved uddannelsen af personalet. Man sætter jo ikke lige straks det frisk uddannede personale ind på de lange udenlandsruter; de må have en vis øvelse i forvejen. Desuden synes jeg, at den danske befolkning udenfor hovedstaden også har krav på en vis part i luftfartens eventyr. Jeg tror, det er sundt, at der kommer nogle danske maskiner ud over landet, så den danske ungdom ikke altid skal have det store udefra, fra andre lande; de må en gang imellem kunne sige, når de ser en flyvemaskine over deres hoveder: det var en af vore egne — og jeg beder den højtærede minister interessere sig herfor.

Så kan man jo spørge tilslut: Hvorfor skal staten være så stærkt med i dette her? Dertil vil jeg svare: fordi opgaverne flere gange har vist sig at være større, end at de kan overkommes af et privat selskab, og desuden fordi det er almindeligt, at staterne er store parthavere i luftfartsselskaberne. I intet selskab i Europa af dem, Det Danske Luftfartsselskab eller SAS skal konkurrere med, har staten mindre end 50 pct. af aktiekapitalen, i mange lande endda meget mere; det gælder England, det gælder Frankrig, Holland, Belgien,

Schweiz og flere andre. Det er derfor fuldt forsvarligt, når der nu er kommet et forslag derom, at staten går ind med 50 pct. Det sker dels for at stabilisere virksomheden under kriser, men også og navnlig for at stabilisere det skandinaviske og nordiske samarbejde, som vil få en særlig værdi og tyngde derved, at staterne er store parthavere. Norge og Sverige har længe haft 50 pct. og mere. Det er nu naturligt, at Danmark også går med.

Idet jeg derfor endnu en gang udtaler min glæde over det fremsatte lovforslag, skal jeg på mit partis vegne anbefale det til hurtig og velvillig vedtagelse her i det høje ting. Ved en hurtig behandling vil vi også yderligere understrege Danmarks sympati for det nordiske samarbejde.

Jensen-Broby: Det ærede medlem hr. Bollerup Madsen har allerede besørget takken til de forskellige ministre og til selskabet for det arbejde, der er gået forud; det er jeg enig med ham i, den tak kan jeg ganske tiltræde.

Da man på forhånd fra de fire gamle partiers side er gået med til en ordning af luftfarten med samling i fælles drift af de tre nordiske selskaber i eet selskab med fælles ledelse, er der vel ikke grund til at holde nogen længere tale, men der kan dog måske være anledning til nogle enkelte bemærkninger.

Jeg vil da gøre opmærksom på, at det, der sker, er, at aktiekapitalen fordeles over de tre lande med to syvendedele til Danmark, to syvendedele til Norge og tre syvendedele til Sverige, og da for de to andre landes vedkommende staten sidder inde med halvdelen af aktierne, mener man, det vil være rigtigt, at den danske stat også får 50 pct. af aktiekapitalen. Denne opskrivning for vort vedkommende fra de 17½ pct. af aktiekapitalen, som vi hidtil har haft, til 50 pct. anslår man rundt regnet vil andrage godt 14 mill. kr. Men før de nye aktier tegnes, foregår der jo en nedskrivning af den gamle aktiekapital med 25 pct. eller fra 30 til 22½ mill. kr. Statens andel af aktiekapitalen, 5,3 mill. kr., nedskrives nu til 3,9 mill. kr., men derudover skal vi tage en lille part af de beholdninger af egne aktier, DDL ligger inde med, som overtages til en kurs af 47½ pct., sådan at staten får et aktiebeløb på ialt 18 250 000 kr., eller halvdelen af den nye aktiekapital på de 36½ mill. kr.

Dermed skulle DDLs øjeblikkelige kapitalbehov være dækket. Men da selskabet skal udrede et meget betydeligt større beløb årlig i renter og afdrag på det 15-årige