

[Alfred Jensen.]

forøvrigt giver de tilskud, som jeg har nævnt, og giver dem under forskellige former, betyder jo ikke, at staten får kontrollen med, at pengene anvendes rigtigt og forsvarligt. Jeg har ganske vist hørt en æret ordfører sige, at der ikke er nogen grund til at klage over den måde, hvorpå de midler, der hidtil er ydet luftfartselskabet, er blevet administreret. Jeg er ikke så overbevist som det ærede medlem. Jeg ved — og det må enhver vide —, at de penge, der her indskydes, de tilskud, der her gives, administreres af de private kapitalister, som har startet dette foretagende i spekulationsøjemed. Det er dem, der har den daglige ledelse, det er dem, der bestemmer over administrationen. Går det godt, så stryger de gevinsten. Går det galt, så er det staten, det brede folk, der må betale. Så enkelt er det, og under disse omstændigheder må vi holde for, at staten må overtage hele denne opgave. De midler, der her foreslås, er jo ikke mere omfattende, end at de vil være i stand til at sikre staten ejendomsretten over luftfartselskabet, og jeg vil mene, at det er uholdbart at køre med den ordning, som her foreslås. Går det godt, så ved vi jo, at det tidspunkt ikke er fjernt, da man fra det konservative partis side og fra partiet venstres side, og måske også fra anden side, kommer og forklarer, at aktiekapitalen nu skal overtages af private spekulanter, staten skal ikke have noget med den slags foretagender at gøre. Derfor kan vi ikke stemme for lovforslaget. Vi må gå ind for, at staten bør og skal overtage DDL og dermed få større indflydelse på driften og større muligheder for at kontrollere, at de penge, der pumpes ind i luftfarten, administreres og anvendes på en fornuftig og forsvarlig måde.

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Jeg vil gerne takke de ærede ordførere, som har givet tilslutning til lovforslaget. Jeg har kun grund til at være tilfreds med den yderst saglige og velfunderede gennemgang, som lovforslaget har været genstand for fra flere af de ærede ordføreres side, som har givet forslaget tilslutning. Den udførlige gennemgang, der har fundet sted gennem debatten her, har kun kunnet tjene til yderligere at tydeliggøre lovforslaget.

Det ærede medlem hr. Bollerup Madsen sagde, at dette var en milepæl i det nordiske samarbejde, og de ærede medlemmer hr. Jensen-Brobj, hr. Stæhr Johansen og hr. Steen

udtrykte deres glæde over dette stykke praktiske skandinavisme, og jeg er fuldstændig enig i glæden herover. Jeg er iøvrigt også enig i de anerkendende ord, som foruden politikerne omfattede embedsmandsudvalget og jeg kan tilføje: de forhandlende parter i det hele taget indenfor de skandinaviske lande. Det, der her er sket, er virkelig noget, jeg kan godt sige, ganske exceptionelt. I tre nordiske lande er man på et område, som afgjort har fremtiden for sig, på et område af største betydning — og det er ganske givet, at f. eks. Danmark på ingen mulig måde kunne have løst opgaven selv — gennem venskabelige og på afgørende områder tillidsfulde forhandlinger nået frem til et resultat, som også jeg må udtale min overordentlig store anerkendelse af.

Det ærede medlem hr. Bollerup Madsen talte om indenrigsruterne og spurgte, om det ikke var meningen, når der nu var sparet 2,5 mill. kr. i årlig garantium, idet summen var nedsat til 2 mill. kr. hvert år i de 5 år, at man, selvom disse penge for såvidt ikke kunne siges at være bestemt til den indenlandske flyvning, ville tage hensyn til den besparelse, der lå heri. Jeg har absolut den opfattelse, at vi herhjemme må opretholde indenrigsflyvningen i det omfang, det er muligt og økonomisk forsvarligt. Det ærede medlem sagde, hvad jeg fandt fuldkommen rigtigt, at det var muligt, man kunne finde frem til andre former for indenrigsflyvning, og jeg tror også, der er visse ting, der her kunne overvejes. En vis simplificering har allerede fundet sted. At man imidlertid skulle kunne etablere indenrigsflyvning, selv i beskedent, men dog rimeligt omfang, uden at det offentlige yder subsidier, betragter jeg som noget aldeles umuligt. Vore landsdele er vel udstyret med andre trafikmidler både til lands og til vands — det gælder for Bornholms vedkommende dog måske kun til vands —, og man må se i øjnene, at selvom indenrigsluftfart absolut ikke kan kaldes luksus, uanset landets ringe geografiske udstrækning, og absolut bør opretholdes, må den i alt fald foreløbig med de former, vi nu kender, give tab. Hvorledes begrænsningen med hensyn til subsidier så skal finde sted, er der i § 7 givet aldeles bestemte direktiver for, idet henvendelse herom skal ske til rigsdagen gennem finansudvalgene.

I denne forbindelse vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Steen, at SAS ikke har en præferencestilling på den måde, at andre ikke kan deltage i den inden-