

[Ministeren for offentlige arbejder.]

denne flyvning, bortset fra de tilfælde, hvor den danner fødelinier til den internationale trafik.

Det foreslås, at jeg bemyndiges til af statskassens midler efter forud indhentet tilslutning fra rigsdagens finansudvalg i hvert enkelt år at afholde de udgifter, som måtte være fornødne for opretholdelse i rimeligt omfang af ruteflyvning indenfor rigets grænser.

Idet jeg henleder opmærksomheden på, at de norske og svenske rigsdage for kort tid siden har fået forelagt forslag til gennemførelse af det foran omhandlede skandinaviske luftfartssamarbejde, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Chr. J. Hansen: Spørgsmålet om de nordiske landes stilling til flyvningen og eventuel støtte til denne form for trafik er jo ikke af ny dato herhjemme, idet staten gennem adskillige år har ydet støtte til Det Danske Luftfartselskab, ligesom tilsvarende er sket for såvel Norges som Sveriges vedkommende. Det er imidlertid en kendsgerning, at opretholdelsen af den skandinaviske flyvning ikke har været nogen lukrativ forretning, således som den hidtil har været praktiseret, og således som samarbejdet hidtil har formet sig; det har — det indrømmes jo også af samtlige administrationer — hidtil været både kompliceret og kostbart.

Men når vi nu i rigsdagen står overfor at bevilge midler og forpligte staten med betydelige summer, efter vore forhold i hvert fald ikke små summer og heller ikke blot for den nærmeste fremtid, er det ganske naturligt nøje at undersøge og overveje, i hvilken udstrækning dette er såvel fornuftigt som forsvarligt, før der gives et bindende tilsagn. Som udviklingen former sig i verden og med de vanskeligheder, der af den grund melder sig for vort råstoffattige land — forøvrigt en udvikling, som vi fra socialdemokratisk side forlængst har gjort opmærksom på —, er det naturligt, at ethvert forslag, der medfører øgede udgifter, og da særlig af det omfang som her er tale om, må overvejes nøje, eftersom pengene jo skal hentes hos skatteyderne.

Det første spørgsmål, man stiller sig,

når der skal tages stilling til denne sag, mener jeg må være: Har Danmark nogen interesse i at medvirke til samarbejdet mellem de nordiske lande på flyvningens område, og er vi villige til at gå ind i de forpligtelser, som er nødvendige for, at denne form for trafik kan opretholdes og fortsætte? Jeg mener, spørgsmålet må besvares med et ubetinget ja. Vel er Danmark en af de små nationer, og det må erkendes, at der er grænser for, hvilke økonomiske byrder og forpligtelser vi kan påtage os; det gælder på dette som vel også på andre områder og måske tillige for de øvrige nordiske lande. Men flyvningen har som transportmiddel gennemgået en så rivende udvikling i de senere år, at selvom den ikke er blevet den almindelige rejseform for den jævne mand, har den alligevel vor interesse, når det drejer sig om rejsemulighederne, transporten landene imellem, og det er jo herom, denne sag drejer sig. Som sagen har udviklet sig, tror jeg ikke Danmark kan holde sig udenfor eller være passiv på dette område, og det samme gælder de to lande, Norge og Sverige, som vi skal samarbejde med. Også af beskæftigelsesmæssige og valutamæssige grunde mener jeg, sagen har betydning for de tre lande.

Det er oplyst, at der i selskaberne ialt er beskæftiget ca. 3 400 funktionærer, og at der efter sammenslutningen og rationaliseringen skal beskæftiges 700—800 i Danmark, 600—700 i Norge, og ca. 1 100 i Sverige, hvortil kommer et personale på ca. 400 i den hovedstad, hvor centraladministrationen skal ligge. Det forekommer mig imidlertid, at det havde været af interesse allerede på nuværende tidspunkt at få at vide, hvor denne administration skal have sit sæde. Såvidt jeg forstår, er selskabet her frit stillet, men uden interesse er det absolut ikke. Jeg er nemlig af den opfattelse, at hvor administrationen fra begyndelsen får sit virke, må man regne med, at den forbliver også i fremtiden, og da overenskomsten gælder for 25 år, er det ikke uden betydning, tværtimod. Når hertil kommer, hvad der fremgår af den velskrevne og udførlige betænkning, at der for tiden beskæftiges ca. 1 900 i selskabernes værksteder og hangarer, vil man forstå, at der også er en betydelig beskæftigelsesmæssig interesse i denne sag.