

[Chr. J. Hansen.]

Også den valutamæssige side af sagen har sin betydning. Af den højtærede minister for offentlige arbejder blev det under behandlingen i det andet høje ting oplyst, at der i perioden fra januar 1949 til 30. juni 1950, altså ca. 1½ år, i de skandinaviske banker er afleveret for 53 mill. kr. udenlandsk valuta. Det er efter min mening penge, vi i høj grad må regne med; vi kan aldeles ikke undervurdere betydningen af denne tilførsel af fremmed valuta.

Der er altså adskilligt, der taler for, at Danmark ikke holder sig udenfor, men går ind i risikoen og støtter samarbejdet. Det er forsåvidt heller ikke noget nyt, at staten støtter Det Danske Luftfartsselskab. Det fremgår af de oplysninger, der foreligger, at det begyndte allerede i 1923, altså for 27 år siden, ganske vist med et mindre beløb. I 1925 blev der truffet en ny ordning, der igen ændredes i 1937, hvorefter støtten blev ydet i forhold til antallet af fløjne kilometer, dog til et beløb af højst 500 000 kr. Det er igen ændret i 1948, da der stilledes et beløb af højst 2½ mill. kr. pr. år til rådighed, hvortil kommer, at Københavns kommune i samme periode, fra 1948 indtil 31. december 1951, yder 500 000 kr. årlig. Også i Norge og Sverige har der været ydet støtte til flyvningen.

Som sagen efterhånden har udviklet sig, er man altså forlængst blevet klar over, at der måtte en nyordning til, et snævert samarbejde og en rationalisering, der i fremtiden skulle muliggøre endog betydelige besparelser. Den komité, der i den anledning har været nedsat, er, såvidt jeg kan se, gået meget grundigt til værks og er efter undersøgelser og beregninger kommet til det resultat, at der skulle være mulighed for en besparelse på 17 mill. kr. årlig, og selvom de samlede udgifter for selskaberne i de tre år fra 1949, såvidt jeg kan se, er opgjort til 176½ mill. kr., er en besparelse på 17 mill. kr. dog et anseligt beløb. Sagen har gennem længere tid været til undersøgelse og forhandling. Den har været undersøgt af et 3 mands udvalg fra de tre lande og af et embedsmandsudvalg, og den har været drøftet på et møde mellem trafikministrene fra de tre lande. Man må derfor, synes jeg, afgjort få det indtryk, at intet er forsøgt for at nå frem til den mest praktiske og rationelle løsning af sagen.

Man er altså som allerede nævnt af den højtærede minister for offentlige arbejder kommet til det resultat, at selskabets nuværende aktiekapital, der er på 30 mill. kr., nedskrives til 22½ mill. kr. Staten teg-

ner derefter nye aktier for 14 mill. kr., så at aktiekapitalen kommer op på ialt 36½ mill. kr. Yderligere må der anvendes et beløb af indtil 190 000 kr. til overtagelse af så mange aktier, at statens andel så nær som muligt kommer til at andrage 50 pct. Men dermed er det ikke klaret. Der gives endvidere tilladelse til efter anmodning fra selskabet og på grundlag af en vurdering af selskabets likviditet, at staten i 5 år yder et beløb på indtil 1 670 000 kr. årlig, svarende til afdraget på et lån på 25 mill. kr., som nu er nedbragt til ca. 21,7 mill. kr. Det kan altså ved fuld udnyttelse af denne bestemmelse beløbe sig til godt og vel 8 mill. kr. Men for dette eventuelle beløb får staten så også de såkaldte B-aktier; der får ret til dækning forud for de såkaldte A-aktier.

Hertil kommer yderligere, at der kan afsluttes overenskomst med den norske og den svenske regering om ydelse af statsgaranti for driftstab, dog ikke over 2 mill. kr. årlig i 5 år. Sålænge de udbetalte garantibeløb ikke er fuldstændig tilbagebetalt, kan der ikke uden vedkommende statsmyndigheds samtykke udbetales udbytte, og i tilfælde af at det sker, vil det ikke kunne overstige 5 pct., en bestemmelse, jeg mener er både betydningsfuld og fornuftig. Til gengæld for disse ydelser og garantier, der kan være tale om i fremtiden, bortfalder den gældende overenskomst om ydelse af statstilskud på 2½ mill. kr. årlig.

Det nævnes udtrykkelig i overenskomsten, at konsortiets virksomhed skal drives efter sunde, forretningsmæssige principper. Det synes jeg er værd at lægge mærke til, idet jeg synes, det er af overordentlig stor betydning for sagens gennemførelse. Jeg er også enig i, at med de midler, staten stiller til rådighed, må det være en betingelse.

Det forekom mig ikke ved første gennemlæsning af lovforslaget og betænkningen, at der var indsat nogen bestemmelse om, hvor mange medlemmer der skulle være i bestyrelsen og i repræsentantskabet, og hvilke rettigheder staten på dette område skulle have. I den betænkning, der senere er fremkommet fra det nedsatte folketingsudvalg, er der imidlertid givet udførlig besked herom, og det erklærer jeg mig fuldtud tilfreds med.

Spørgsmålet om den indenlandske flyvning skal jeg ikke ved denne lejlighed sige meget om. Umiddelbart efter krigens ophør troede mange mennesker, at det meste af fremtidens trafik skulle foregå i luften, og at hver by skulle have sin flyveplads af et sådant omfang, at enhver form for luft-