

[Villemoes.]

taget på dette område — ikke her i rigsdagen, men andetsteds — er af en sådan art, at når vi har sagt a, må vi også sige b.

Såvidt jeg ved, er Det Danske Luftfartsselskab verdens ældste. Der er måske stiftet enkelte andre før, men de er sandsynligvis gået fallit; jeg ved i hvert fald ikke bedre end at vort lille selskab er det ældste selskab, der virker i øjeblikket, og dette, at vi har vist flaget, også i luften, kan naturligvis kun fryde enhver dansk. Men den økonomiske side af sagen har, synes jeg, indtil denne dag været pinlig. Jeg har selv været med fra første færd på dette område. Jeg var med til den stiftende generalforsamling — jeg husker ikke, om det var i 1918 eller i 1919 —, har været aktionær hele tiden siden og har derfor haft lejlighed til på en vis afstand at følge selskabet, og man overdriver vel ikke, når man siger, at det indtil dato ikke har været noget guldrandet foretagende. Det er vel heller ikke nødvendigt, tværtimod. Jeg er enig med den ærede foregående taler i, at med de evner, vi nu engang har i økonomisk henseende, bør Danmark også deltage i det internationale arbejde på denne trafikgræns område. For en lægmand er det imidlertid vanskeligt at komme til den slutning, at nu, da vi tager dette store skridt, er der en ikke ringe sandsynlighed for, at det nye luftfartssamarbejde skal kunne komme til at hvile i sig selv — jeg sætter et endda ikke helt lille spørgsmålstegn ved det.

Jeg forstår det sådan, at samarbejdet mellem Danmark, Norge og Sverige drejer sig om de udenlandske ruter, at selskabet Scandinavian Airlines System i hvert fald indtil videre også skal kunne beflyve ruter indenfor de tre landes grænser, men at det underskud, som flyvningen indenfor det enkelte lands rammer måtte involvere, betales af hvert land for sig.

I de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, således som det blev fremsat for en lille uges tid siden i det andet høje ting, findes der en opstilling over vinding og tab ved driften af Det Danske Luftfartsselskab fra begyndelsen af indeværende kalenderår til udgangen af september måned; heraf fremgår det, at der i disse ni måneder har været et nettooverskud på godt og vel 1,9 mill. kr., men man skal jo se en lille smule mere på det, inden man siger, at det lyder vældig godt. Thi på samme side står der, at den danske stat og Københavns kommune har ydet tilskud og har gjort det i mange år, og at dette tilskud for de ni måneder er kommet op på 2 250 000 kr. Selv med dette

kunne det endda så nogenlunde gå an, men det forekommer mig — jeg håber ikke, jeg tager fejl, i så fald må den højtærede minister korrigere mig —, at vindings- og tabskontoen begynder med et tal på 9 884 000 kr., som er overført fra 1949, og at opstillingen slutter med, at man overfører til regnskabsåret 1950—51 et beløb på 7 295 000 kr. Der er altså en difference mellem disse to tal på 2,5 mill. kr., så alt taget i betragtning er der vel næppe noget, man ligefrem kan råbe hurra for, når der er tale om den økonomiske side af sagen indtil i dag.

På den måde kan selskabet nok på papiret fremvise et overskud, men at der ikke har været givet udbytte i de senere åringer, er noget, alle i den høje rigsdag ved. Nå, jeg erkender selvfølgelig, at den højtærede minister ikke har sagt til det høje ting, at herefter skal der nok blive overskud, men han havde god tro til, at med den koncentration, der herefter skal finde sted, vil der ske store forbedringer, og det kan jeg afgjort tilslutte mig. Om de så er store nok, når vi ser på den økonomiske side af sagen, må fremtiden vise, når virksomheden kommer i sving i den nye form.

Det er klart, at selskabet må vise den yderste forsigtighed i fremtiden for at opnå rentabilitet. Det kan ikke hjælpe, at man overdrager en hel række opgaver til staten, som man synes er af udmærket god national karakter, når man så hvert år skal spørge skatteyderne: Hvem skal betale for de forretningsfolk, lystrejsende og andre, som benytter luften som trafikmiddel? Jeg elsker at flyve, foretrækker det og har fløjet i de fleste hjørner af Europa, i Amerika og andre steder, men det er ikke enhver, der har råd til det. Det er måske heller ikke enhver, der har sin tid så optaget, at han er nødt til at benytte de hurtige ruter. Jeg mener altså, at der skal være måde med de fortsatte tilskud fra staten på dette område eller rettere med underskuddet på en sådan forretning.

Vi medgiver imidlertid forslaget vore bedste ønsker og håber, at de, der kommer til at administrere loven i fremtiden, må have en heldig hånd. Der må altid tages forbehold med hensyn til, om der skulle komme slemme ting frem i verden, som vi ikke kan forudse i dette øjeblik, men for såvidt man med tiden oplever noget, som vi kan kalde en slags normale tilstande, mener jeg ikke, at det i det meget lange løb vil være forsvarligt at bruge en række millioner af små danske kroner til at støtte en sådan virksomhed med. Jeg ved vel, at