

[Horn.]

anlagt, følger lufttrafikens økonomiske forhold i almindelighed verden over. De føler sig vel tilskyndet til at sige, at de seneste oplysninger udefra viser, at der er store økonomiske vanskeligheder ved at drive luftfart, og vil måske dermed i virkeligheden begrunde, eller yderligere begrunde, at nu er tidspunktet kommet til at springe fra. Jeg mener ikke, at denne betragtning er rigtig. Ud fra det allerede nævnte mener jeg ikke, at et sådant argument kan holde, men jeg har villet nævne det, fordi jeg ved, at det er alle dem bekendt, som beskæftiger sig med lufttrafik.

Så skal jeg nævne en ting i betænkningen, det står på dens fjerde side, hvor udvalget giver udtryk for, hvad det mener om indenrigsflyvningen, altså SASs forpligtelse til at være med i indenrigsflyvningen. Efter konsortiets vedtægter skal det jo være med i det omfang, det er økonomisk forsvarligt. Staterne må overtage de tab, der måtte være, hvis ikke det kan drives på forretningsmæssig basis, altså med balance og overskud til forrentning og afskrivning. Visse dagblades opfattelser og læserbreve synes at vise, at der råder stor misforståelse om luftfartens muligheder i vort land. Det er en fuldkommen misforståelse at tro, at et selskab som SAS kan drive luftfart som en slags rutebilforretning. Der er nogle, der har stillet det op, som om SAS skulle til at drive taxaforretning ovre ved Vorbasse. Det er måske at sætte det lidt på spidsen, men så synes man bedre at kunne forstå det efter den måde, pressen behandler tingene på. Det lader sig ikke gøre. Hvis SAS eller de andre store forretninger skulle drive sådanne små taxaforretninger, ville det forflygtige overblikket over selve hovedforretningen. Det er den slags ting, som har været årsag til vanskelighederne med SAS-huset.

Der er vist ikke noget til hinder for, at de, der har lyst til at drive indenrigsflyvning på områder, hvor SAS ikke driver flyvning, kan gøre det. Jeg ved ikke, hvordan SAS vil stille sig, men jeg går ud fra, at SAS ikke vil have noget imod, at man driver luftruter dér, hvor SAS ikke gør det. Men jeg synes på den anden side, at det er lidt stærkt, hvis vi herfra skulle sige til SAS, at nu skulle I oprette flere

indenrigsruter eller beflyve dem bedre, som I har, når vi ved, at der var et tab sidste år på omkring et par mill. kr. ved de indenrigsruter, som allerede drives. Der kan muligvis drives små taxaforretninger, det vil jeg ikke se bort fra, men så må det sikkert være som i Norge og Finland og Sverige, hvor det er private forretninger, og jeg er da ikke sikker på, at vore afstande egentlig muliggør, at der kan blive en forretning ud af det.

Her vil jeg også gerne indskyde som en nordisk betragtning, at jeg synes nok, vi fra dansk side måske burde holde os en smule tilbage. Vi har ikke store afstande her i landet, og der er med de eksisterende forbindelser mulighed for, at enhver kan komme fra sin bopæl, selv på det fjerneste sted, til hovedstaden og tilbage igen inden for det samme døgn. Jeg ser bort fra, at der kan være enkelte steder, hvor rutebilerne ikke længere dækker, fordi rutebilernes drift er blevet generet af mange forskellige ting, så det ikke er rentabelt at opretholde dem, men stort set er det muligt. Tager vi derimod f. eks. det nordligste Norge, så er det helt anderledes. Jeg mødte en dansk tømrvæsend, som har startet en stor forretning i Vadsø i det nordligste Norge. Han fortalte mig, at han skulle bruge godt 3 døgn for at rejse fra sin forretning ned til Oslo for i et stort firma dér at gøre indkøb til et millionprojekt, som han havde påtaget sig at udføre — 3 døgn ned og 3 døgn tilbage, hvis han skulle bruge en kombination af skib, rutebil og tog.

Forholdene er ikke helt de samme for Sveriges vedkommende; dog er forholdene visse steder i Sverige lige så vanskelige.

Hvis vi mener noget med at være skandinaviske og med nordisk samarbejde, må det dog vist være sådan, at hvis selskabet skal tilgodese nogle af os skandinaver, må det være dem, der har det vanskeligst og sværest. Jeg mener naturligvis ikke hermed, at vi ikke skal udnytte de muligheder, der kan være, men jeg synes nok, en smule beskedenhed var rimelig.

Sluttelig skal jeg endnu en gang anbefale, at man stemmer for lovforslaget og det stillede ændringsforslag, idet jeg dog gerne vil sige om ændringsforslaget, at det jo i sig selv kun er en gentagelse af, hvad der er almindelig skik og brug her i landet.