

[Alfred Hansen]

se for, hvor meget man kan trække på f. eks. flyvelederne – det er det, der diskuteres i dag – med hensyn til at bede dem om overarbejde, ekstraarbejde og lørdag-søndagsarbejde.

Vi har lykkeligvis været forskånet for i Danmark at have store og uhyggelige flyuheld. Det skyldes mange ting. Det skyldes sandsynligvis et godt materiel, som benyttes af de flyselskaber, som beflyver de danske lufthavne, men det skyldes ganske givet også dygtige og veluddannede piloter og dygtige og veluddannede flyveledere. Jeg vil advare mod, at man i panik søger til en hasteuddannelse af folk, uden at man har sikkerhed for, at de har den faglige baggrund for at kunne betjene en flyvelederstilling.

Der er noget helt andet, der kunne være interessant at tage op til diskussion, og det er noget, der interesserer en liberalist som mig. Jeg har tidligere givet udtryk for min store skepsis over for, at det offentlige blander sig i så meget, som det rent faktisk gør. Her har vi en underlig situation, nemlig at det offentlige fører lønforhandlinger med en gruppe lønmodtagere, som i øvrigt forretter deres arbejde for det private erhvervsliv. Jeg synes nok, man kan få en vis tvivl om det offentlige evne til at forudberegne behovet for flyveledere. Hvis vi skal se på det historisk, må jeg konstatere, at det offentlige ikke har været klar over behovet for flyveledere, og man har ikke sikret sig det nødvendige antal uddannede.

Man er i gang med at smadre det indenlandske flyvenet. Mange flyafgange er aflyst, og det betyder, at endnu færre passagerer ønsker at benytte de få afgang, der er tilbage. Det betyder igen, at der er manglende rentabilitet i flyruterne, og så skal man vel ikke være nogen stor spåmand for at forudsige, at det igen vil medføre øgede prisstigninger på flybilletterne. Så er den onde cirkel altså i gang.

Flyselskaberne har jo koncession på de danske indenrigsruter. Jeg vil godt sende en hilsen til disse flyselskaber. Det at have en koncession på forskellige flyruter betyder ikke bare, at man har lov til at flyve, når det passer flyselskaberne. Man har også pligt til at beflyve disse ruter. Det er jo ikke bare i forbindelse med flyveledermangelen, der har været aflysninger på det danske indenrigs-flyvenet. Jeg har meget indtryk af, at forskellige selskaber, der beflyver det danske indenrigs-

net, kører efter et så stramt tidsskema, at bare der er en eneste strækning, der bliver lidt forsinket, så afspejler det sig i samtlige flyafgange det pågældende døgn og måske døgnet derefter. Det at have koncession på en flyrute betyder naturligvis også, at man har pligt til at flyve til de fastsatte tidspunkter.

Når nu de forskellige flyselskaber, som ejes af private, betaler en afgift for at bruge Kastrup lufthavn, var det måske naturligt at overveje, om ikke også de samme kunne stå for ansættelse af personale og uddannelse af flyveledere – vel at mærke efter de retningslinjer, som vi i folketinget har vedtaget med hensyn til sikkerhed i uddannelsen og sikkerhed ved stillingsbesættelsen.

Jeg vil også godt spørge ministeren her ved indgangen til sommerferien: hvordan vurderer ministeren at det vil gå med chartertrafikken?

Det må nok forudses, at selv om folk ikke har råd til at flyve så meget og tage på ferie udenlands længere, så vil der fortsat være nogle, der ønsker at benytte dette transportmiddel i forbindelse med afholdelse af ferie. Hvordan vurderer ministeren mulighederne for, at chartertrafikken kan afvikles normalt, og hvad vil en øget chartertrafik betyde for den indenrigske flytrafik?

Såvel for Fyn som for Sønderjylland bruger man i stadig stigende omfang Hamburg lufthavn som destination. Hvornår er der normaliserede forhold i Kastrup? Jeg synes ikke, det er nok bare at sige til folketinget her i dag: vi er i gang med en hurtigere uddannelse, og vi uddanner flyveledere delvis i udlandet. Jeg vil i den forbindelse gerne vide: hvor i udlandet foregår den omtalte del af uddannelsen?

Med hensyn til lønstørrelser ved jeg, at udbud og efterspørgsel bestemmer prisen på en vare. Flyveledere er en slags vare. Hvis der er få flyveledere, så svarer udbuddet ikke til efterspørgslen, og det plejer gerne at resultere i – i hvert fald i et samfund, hvor man har en fri markedsøkonomi, og hvor udbud og efterspørgsel bestemmer priserne – at priserne på flyveledere stiger. Hvis der derimod er mange flyveledere og en lille efterspørgsel, tror jeg – alt andet lige – at prisen på en flyveleder vil falde. Det synes jeg man skal have med i debatten.

Jeg får ikke tid til at kommentere de to dagsordener. Det vil jeg gøre i anden runde.