

[Villemoes.]

f. eks. statsbanerne i adskillige åringer har givet underskud; det er et gode, at man har sådanne trafikmidler, og derfor kan der vel også ofres noget derpå, men jeg kommer alligevel med dette lille hjertesuk, idet jeg har fulgt sagen i over 30 år, og så særlig godt er det ikke gået hidtil. Jeg ønsker kun at nævne det ved denne lejlighed, idet jeg er med på, som det hele ligger, at dette forsøg så afgjort bør gøres.

Jeg hørte for et øjeblik siden af den højtærede ministers mund, at Norges storting og Sveriges rigsdag har tiltrådt. Jeg har ikke selv fundet det i noget blad endnu, og det er ikke over 24 timer siden, jeg så, at forslaget var forelagt for det norske storting, men jeg har ikke grund til at tvivle om, hvad ministeren siger. Jeg ville ellers have spurgt om det. Jeg har også forstået, at omtrent ligelydende lovforslag skulle forelægges i parlamenterne i de tre lande. Når de andre har tiltrådt, er det vor tur nu, og vi havde tiltrådt det, selvom de andre ikke havde gjort det endnu, idet vi havde nogen vished for, at disse forslag også ville blive tiltrådt der, så det nye selskab kunne komme til at virke efter sin hensigt.

Det er også vigtigt for selskabet at kunne komme til at disponere, og det har man ikke kunnet, selvom ledelsen kunne vide, at sagen sikkert nok gik i orden. Forslaget skulle jo dog vedtages af folkeforsamlingerne i de tre lande. Jeg mener også, det er meget vigtigt, at det sker nu. Man kunne ellers naturligvis nok have ønsket, at vi også her i det høje landsting kunne have fået lejlighed til at se lidt på enkelthederne og måske have rettet forespørgsler til den højtærede minister for offentlige arbejder om dette eller hint. Men vi giver vor tilslutning med det in mente, at det er meget vigtigt, at selskabet kan komme til at virke også af hensyn til det store personale. Det må være sådan her, som det også er i en række store virksomheder, at det er af stor værdi, at arbejdsforholdene lægges således tilrette, at de mange hundrede mennesker, som har deres beskæftigelse i virksomheden, har en vis tryghed for det daglige arbejde.

Jeg tror, at selskabets aktiver og passiver er opgjort på en sådan måde, at de er sat til, skal vi sige, noget, der skulle ligne dagspris, og så kan vel nok nedskrivningen af den nuværende kapital med de 25 pct. være passende. Men jeg gør her opmærksom på, at børsen kun bedømmer aktiernes værdi — således som jeg så det for et par dage siden — til en kurs af vistnok nogle og fyrrer. Nu er man så elskværdig overfor

os betrængte aktionærer, at man nøjes med at nedskrive den nuværende aktiekapital med 25 pct., men børsen er nu alligevel ikke noget helt dårligt barometer i al almindelighed. Jeg nævner ikke dette, fordi jeg er på jagt efter aktionærernes penge, de har faktisk, synes jeg, tabt nok i de mange år, der er gået, men det er jo ikke alene forskellen mellem et selskabs aktiver og passiver, man skal tage hensyn til, når man skal finde den indre værdi af aktierne. Man må i høj grad også tage med i bedømmelsen, hvorledes rentabiliteten i fremtiden skal takseres.

Må jeg med ganske få ord vende tilbage til spørgsmålet om de indenlandske ruter. Den foregående ærede taler var inde derpå og var som jeg indstillet på kun at sige lidt derom. Da luftfarten begyndte at tage form som et led i trafikken, ønskede man også flyveruter til og flyvepladser ved andre danske byer end netop København. Den by, hvor jeg har levet mit længste liv, Esbjerg, var den første danske købstad, som fik en lufthavn, og så fulgte en række andre byer efter. Jeg tror endda, at næsten alle byer havde et vist ønske i den retning. Man var jo grebet af dette nye trafikmiddel; man så, det fungerede og fungerede godt, så der var stemning for at få flyvepladser de flest mulige steder.

Dette er nu kommet ind i et bestemt leje; det er vel på foranledning af den højtærede minister for offentlige arbejder — eller en af hans forgængere —, at man har fået en fast ordning på dette område, som jeg synes er rigtig, for der er jo heldigvis også andre trafikmidler, man kan benytte. Men det hele gik i stå, da tyskerne den 9. april 1940 besatte vort land. Så tog de vore flyvepladser — og ikke alene de militære flyvepladser, men alt, hvad der var af den slags —, og desuden oprettede de selv en del flyvepladser.

Det er imidlertid en kendsgerning, at de forskellige indenlandske ruter har givet betydeligt underskud, og derfor, men tillige af mange andre grunde, synes jeg, det er fuldtud korrekt, at ministeren i sit lovforslag holder de indenlandske ruter udenfor denne nyordning. Vi har her i landet gode jernbaner, lyntog o. s. v., og vi har ypperlige dampskibsruiter landsdelene imellem. Hvis den indenlandske luftrutefart kommer til at forrente sig, er der imidlertid åbnet en udvej til, i hvert fald for et år ad gangen, at entrene med SAS om gennemførelsen af indenlandsk rutetrafik. Underskuddet på de indenlandske ruter skal hvert land for sig betale, og vi har jo set, at driften i de