

Hvis man nemlig ser paa, hvorledes det forholder sig med de Bevillinger, der er ydet til Erstatning for Niveauoverkørsler siden 1924—25 — jeg gaar ikke længere tilbage end til den Tid, da den socialdemokratiske Regering har siddet —, saa vil man se følgende: I 1924—25 var der bevilget 300 000 Kr.; ved Tillægsbevillingsloven maatte dette Beløb nedsættes med 180 000 Kr., fordi der ikke var Anvendelse for mere, og da det var det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte, der administrerede, kan det jo ikke tænkes, at der har ligget nogen ond Tanke i Ikke-Anvendelsen; med andre Ord, da Tillægsbevillingsloven forlod Rigsdagen, var Bevillingen reduceret til 120 000 Kr. Men da Regnskabet kom, var der ikke blevet anvendt mere end 111 000 Kr. For 1925—26 var Bevillingen atter opført med 300 000 Kr.; ved Tillægsbevillingsloven maatte den reduceres med 75 000 Kr., saaledes at den var opført med 225 000 Kr., da den forlod Rigsdagen, men da Regnskabet kom, viste det sig, at der kun var anvendt 175 000 Kr., at der altsaa var en yderligere Nedgang med 50 000 Kr. Det var atter det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte, der havde administreret Bevillingen, og ingen kan jo tro, at han har anvendt mindre, end der var Brug for.

Fra 1926—27 var der opført 270 000 Kr., men paa det Tillægsbevillingslovsforslag, som vi for Øjeblikket har liggende i Tinget, er Bevillingen foreslaaet nedsat med 85 000 Kr., der har altsaa heller ikke været Anvendelse for hele Bevillingen i 1926—27. Der er tilbage en Bevilling paa 185 000 Kr., og om det bliver Regnskabsresultatet, eller om den paa samme Maade som i alle de tidligere Aar bliver reduceret paa Regnskabet, kan jeg naturligvis ikke vide, men en vis Sandsynlighed taler jo derfor.

Og hvad er det saa, der er foreslaaet for Aaret 1927—28? Der var foreslaaet 255 000 Kr., det foreslaas nu under Hensyn til de Erfaringer, der er gjort, nedsat med 105 000 Kr., saaledes at der tilbage bliver en Bevilling paa 150 000 Kr. I de Aar, jeg har talt om, er der blevet brugt 111 000 Kr., 175 000 Kr. og et Beløb, der ikke kan være over 185 000 Kr., og de 150 000 Kr., der nu er Tale om, er adskilligt mere værd end de to første Tal, jeg har nævnt.

Det samme gælder formentlig den tilsvarende Post for Erstatninger for Niveau-

overkørsler, der findes paa Anlægene. Det er disse to Poster, som de Konservative har pillet ud, og jeg maa sige, at det er et genialt Greb for at faa Arbejde i Gang, at man opfører en Bevilling, som der efter al Sandsynlighed ikke vil blive Anvendelse for. Jeg vil derfor haabe, at den Nedsættelse, som er foreslaaet fra anden Side, og som jeg deltager i, og som ogsaa omfatter disse 105 000 Kr., maa blive vedtaget. Men skulde de Konservative opretholde den Fiktion, at de vil stemme for en Bevilling paa 105 000 Kr., som ikke kommer til Anvendelse, sker der jo ikke nogen saa forfærdelig stor Ulykke; for enten vi vedtager de 985 000 Kr.s eller de 810 000 Kr.s Nedsættelse, bliver det alligevel 985 000 Kr., der nedsættes med. Jeg vil derfor tillade mig at anbefale ærede Medlemmer at stemme for de Ændringsforslag, som vi har tiltraadt, hvilket tydeligt er angivet i Betænkningen.

Medens jeg skal lade de Bemærkninger, jeg kunde ønske at gøre om den tekniske Forhandlingsrets Ophævelse, henstaa, indtil den højtærede Minister har svaret paa sin Forgængers Bemærkninger, vil jeg gerne allerede nu gøre nogle faa Bemærkninger i Anledning af det ærede Medlem Hr. Friis-Skottes Udtalelser om Godstakstnedsættelsen. Jeg forstaaer saa godt, at det ærede Medlem har villet holde en lang Forsvarstale for sin Godstakstpolitik, thi naar man ser paa de forskellige Bestanddele af den socialdemokratiske Politik, som medførte dennes Sammenbrud i Fjor, saa indtager det ærede Medlems Jernbanepolitik en aldeles væsentlig Del deraf.

Det ærede Medlem, som jeg i flere Aar havde den Glæde at sidde ved Siden af i Finansudvalget, hvor han var en vaagen oppositionel Kritiker ogsaa paa Tidspunkter, hvor han fandt, at andre var alt for langsomme med Hensyn til at nedsætte Godstaksterne, forvandlede sig, da han blev Minister, til vistnok den mest bureaukratiske Minister, der har været i Spidsen for Jernbaneanstalten i en Menneskealder — ja, det er maaske dog for meget sagt, men i alt Fald i en Snes Aar. Han udviklede sig tillige under en økonomisk Krise til at være Forsvarer af en Jernbanepolitik efter de værste privatkapitalistiske Systemer — en Privatkapitalisme sammenbundet med Mo-