

[Bouet.]

Sider meget betænkelig ved denne Forøgelse, og det gav sig ogsaa Udtryk i Loven, idet det bestemtes, at dens Gyldighedstid kun skulde være et Aar. I 1925 blev der imidlertid indføjet en Bestemmelse om, at Loven skulde gælde indtil videre, idet man vilde undgaa de stadige Henvendelser fra Københavns Kommunalbestyrelse om Forlængelse af Lovens Gyldighed.

Nu er imidlertid Forholdet det, at Prisfaldet er indtruffet. Udgifterne er blevet ikke saa lidt mindre, ikke mindst Tjenestemandslønningerne er gaaet ned og vil yderligere gaa ned til April 1928. Det er derfor i høj Grad paakrævet, at der kommer en Skattenedsættelse, thi de nuværende kommunale Skatter i København hviler i høj Grad tungt paa Københavns Befolkning og ikke mindst paa Erhvervene. Det maa derfor være det offentliges, ogsaa Kommunens, Opgave at gaa i Spidsen for Lettelsen af Udgifterne for Borgerne og for Erhvervene. Vort Forslag gaar kun ud paa, at saafremt man ikke kan eller ikke vil nedsætte Skatten med disse Procenter, som jeg før nævnte, skal der afholdes Valg, da det vil være ganske naturligt, at man i saa Tilfælde spørger Vælgerne, hvordan de stiller sig til Sagen.

Jeg tillader mig paa mit Partis Vegne hermed at anbefale Forslaget til velvillig Behandling i dette høje Ting.

Ordføreren for Forslagsstillerne (Wille-
sen): Naar man undersøger Statens Væsen og indser, at den i sin Egenskab af koncentreret Magtfaktor ikke bør have andre Opgaver end at være denaarvaagne og konsekvente Retsværner, faar man de alvorligste Betæneligheder ved at se Staten optræde som erhvervsdrivende. Thi derved baade konkurrerer den med sine egne Borgere, hvis fulde og ubeskaarne Erhvervsfrihed den skulde værne, og paa lægger ofte Borgerne Særbyrder gennem deres Brug af dens Erhvervsvirksomheder; endelig viser den sig erfaringsmæssigt mindre velskikket til at drive Erhverv, fordi den private Interesserethed aldrig fuldt ud kan erstattes af en selv nok saa loyal Pligtfølelse.

At dette er Tilfældet, viser et Blik paa de første Paragraffer i Finanslovsforslaget meget tydeligt, idet en Række af Statens Erhvervsvirksomheder giver et knusende Underskud. Her kommer Statsbanerne unægtelig ind som en flot Nr. 1. Paa det foreliggende Finanslovsforslag er Underskuddet budgetteret til 24 Millioner, og i indeværende Regnskabsaar tegner det til

at skulle blive 30 Millioner. Hverken Forhøjelsen af Motorskatterne eller Nedsættelsen af Taksterne har altsaa hjulpet, og da man ikke kan tvivle om, at Ledelsen er dygtig og Personalet pligttopfyldende, synes Staten altsaa at staa overfor en uløselig Opgave, naar den forsøger at faa Statsbanerne til at forrente sig.

Maaske vil nogle pege paa Takstnedsættelserne som en medvirkende Aarsag til Underskuddets Vækst, men i Virkeligheden viser denne Virkning af Nedsættelserne kun, at Statsbanerne maa se Sandheden lige i Øjnene og indstille sig paa at drage de fulde Konsekvenser af den Kendsgerning, at vi staar midt i en teknisk Revolution fremkaldt ved Motordriftens Gennembrud. I Stedet for at lægge saa mange Sten som muligt i Vejen for Udviklingen gennem meterhøje Motorskatter burde man tværtimod give fri Bane for Motorteknikkens Gennembrud, saa Virkningerne af denne kunde slaa igennem saa hurtigt som muligt og Samfundet snarest muligt blive indstillet paa denne alligevel uundgaelige Ændring i Produktionsvilkaarene. Her staar Hensynet til Statsbanerne som en Hovedhindring, og vi fremsætter da dette Forslag om Forberedelse af Statsbanernes Overgang til Privatdrift for derved at pege paa den eneste farbare Udvej til Løsning af Problemet om Banetraffikkens fulde Tilpasning til de ændrede Vilkaar paa Grund af Motordriftens Gennembrud, vel at mærke under fuld og fri naturlig Konkurrence med denne. Kun Privatdriften ejer den Bevægelighed og Tilpasningsevne, som frit kan vurdere, hvad af Jernbanedriften der er levedygtigt trods den tekniske Revolution, og hvad der bør opgives, og den bør selvfølgelig have fri Dispositionsret i den Henseende. Saa skulde det nok vise sig, at der kunde foretages en Omlægning og muligvis Indskrænkning af Jernbanetraffikken, hvorved den reorganiserede Del kunde hævde sig i Konkurrencen paa fuldt legitim Vis, uden at man behøvede at gribe til en saadan Fortvivlelsens Udvej, som naar f. Eks. visse Amtsraad forbyder Rutebilerne at køre paa Strækninger parallelt med Jernbanerne. I Virkeligheden er en saadan Handling en Indrømmelse af egen Afmagt. Man skulde synes, at et saadant Skridt maatte kunne aabne alles Øjne for Nødvendigheden af en fuldstændig principiel Nyorientering paa dette Punkt. Tilmed bevirker det nuværende System en kunstig Forhøjelse af Transportomkostningerne, hvorved blandt andet Tilførsel af Levnedsmidler til Byerne fordyres betydeligt, og det samme gælder jo Afsæt-