

[From.]

udlånsvirksomhed; desværre, vil jeg føje til, for jeg mener, det er fuldstændig overdrevent, men det gør den. Det forekommer mig forresten, at jeg har set, at statens udlånsmasse for tiden andrager omkring 4 milliarder kr. Hvis staten har denne store udlånsvirksomhed, betyder det også, at afdragene går ind, og i det omfang dette sker, vil de altså være disponible for statskassen enten til det ene eller det andet forbrugsformål. Men det, jeg er bange for — og her deler jeg det ærede medlem hr. Tholstrups bekymringer — er, at det skal blive en vane for de forskellige finansministre med denne sammenblanding af statskassens og vejfondens midler, at det vil være en konstant fristelse for de forskellige finansministre at foretage denne sammenblanding, således at der efterhånden bliver noget skævt over det.

Om dette problem kan løses, således som forslagsstillerne foreslår, ved, at midlerne bindes i obligationer, stiller jeg mig meget tvivlende overfor. Lad os blot drøfte det, men tænk på de virkninger, det vil få for hele samfundsøkonomien og for hele realkreditsituationen, hvis vi pludselig skulle til at købe obligationer for 1 eller 1½ milliard kr., hvad ved jeg; det er dog virkelig et spørgsmål, som man ikke uden videre kan gå ind på.

Noget ganske andet er, at hvis det forholder sig, som jeg her har antydnet, at motorafgifterne er lånt ud, vil det sige, at staten, og dermed den højtærede finansminister, får renter af disse midler. Nu siger den højtærede finansminister, at dette med renten er af underordnet betydning; det synes jeg ikke jeg kan give ham ret i, for hvis staten får renter af disse midler, som den anvender til udlån, er det berettiget at spørge: Hvordan forholder det sig så med renterne til den fond, hvoraf disse midler tages? Jeg ved jo, at finansministeren ikke låner ud til særlig høj rente, men det bliver hans sag. Noget andet er, at vi er ved at komme op på sådanne beløbstørrelser, at det virkelig spiller en rolle. 5 pct. er ingen særlig høj rente, men er der 1 milliard kr. i vejfonden, bliver den årlige rente alligevel 50 mill. kr., og er der 1½ milliard, bliver det til 75 mill. kr. om året. Det er dog en slags penge, selvom vi er vant til

at regne med store beløb, og jeg mener, det kan være rimeligt at tage dette forhold med ind i drøftelserne. Jeg tror derfor, det vil være nyttigt at se på det ærede medlems forslag, men jeg finder det stadigvæk rigtigst, at det bliver i forbindelse med behandlingen af motorkommissionens betænkning.

Jeg vil gerne slutte med et par korte betragtninger over hele problemet om vejbygning, vejmilliard og inflation. Jeg fastholder min udtalelse fra før i så henseende — jeg tænker her på pengeudpumpningen og inflationen — men jeg føler mig helt sikker på, at vi ikke vil kunne holde igen overfor udviklingens pres ret længe. Om vi på aldrig så mange måder, som vi jo gør det, prøver på at stikke en kæp i hjulet, så bliver der flere og flere hjul, der ruller på vore veje. Jeg så i „Politiken“ i går, at motorkørslen her i Danmark er fordoblet siden 1951. På 5 år, ærede medlemmer, er motorkørslen fordoblet! Prøv at tænke på problemet biler og baner. Vi nedlægger den ene privatbane efter den anden, såre fornuftigt vistnok, men det betyder en yderligere belastning af vort vejnets kapacitet.

Må jeg lige have lov til, da jeg omtaler problemet biler og baner, at komme med en lille parentetisk bemærkning til den højtærede finansminister. Jeg ser af statsregnskabet, at der er noget, der hedder jernbaneskyld. Jeg ved ikke rigtig, hvad det er for noget, men det figurerer i hvert fald i statens regnskaber, og hvis det skal betragtes som noget, man giver for den fordel, kommunerne har af banernes tilstedeværelse, ja, så synes jeg rigtignok, det er en forældet foreteelse. Efter min mening må det være nogle meget tålmodige mennesker, der bor i de egne, hvor en sådan jernbaneskyld opkræves. Prøv engang at tænke på, hvad det er, der sker. Først må disse mennesker betale skyld til staten, fordi jernbanen går der, så må de betale deres andel af banens underskud, fordi den ikke kan bære sig, og til syvende og sidst må de betale bilen for transporten, for det er i grunden den, der bærer det hele. Det er så sjældent, at finansministre har lejlighed til at foretage sig noget populært. Her er en anvisning, højtærede finansminister, på at ophæve en oldnordisk og urimelig