

[Kristian Kristensen.]

med til at dække, og det er rigtigt, lige så vel som det er beklageligt, men der er dog et par ting at sige også til denne sammenligning. Disse baner er for det første side-linjer til statsbanerne, de er med til at op-samle trafikken til hovedlinjen og må på-regnes at være med til at forbedre stats-banernes regnskab. Det er det ene. Det andet er, at det er noget, der er under afvikling. En hel del af disse småbaner er allerede afviklet. Jeg bor i et område, hvor vi for en del år siden netop havde en sådan bane, som gav underskud, det er i Haderslev amt. Banen blev anlagt i den tyske tid og gav stadig underskud. Kommunerne var garanter, og vi måtte hvert eneste år skyde beløb til fra kommunernes kasser for at dække underskuddet. Så blev banen ned-lagt og erstattet med et net af rutebilruter.

Nu var spørgsmålet, hvordan man skulle ordne dette, og man gik egentlig den mod-satte vej af, hvad der nu foreslås for Stor-københavn. Vi kunne godt have gjort rute-bilordningen amtskommunal, offentlig, men det gjorde vi ikke. I stedet blev der dannet et rutebilaktieselskab, hvori kommuner, amter o. s. v. kunne tegne aktier, hvis de ville, det var en fuldstændig frivillig sag. Vi ansatte en direktør til at administrere det, og dette rutebilselskab drives nu på fuldstændig forretningsmæssig basis, og jeg tror, jeg tør sige, til alles tilfredshed. For det første betjener rutebilselskabet befolkning-en på en god måde, og for det andet er vi fri for årlige tilskud til selskabet, fordi det hviler i sig selv. Vi er altså gået bort fra en offentlig ordning og over til en halvprivat ordning, som virker udmærket.

Jeg har også set anført som argument for eller som undskyldning for, at staten nu skulle til at yde dette store procentuelle til-skud til kommende udgifter ved Køben-havns nærtrafik, at København yder store indskud til den nye ordning, bl. a. forærer man, eller jeg tror, man har brugt udtrykket overfører man hele sit store sporvejsapparat til trafikrådet. Ja, hvad skulle man da ellers gøre ved det? Der er den ting ved det, at sporvognene, også efter at de er overført til trafikrådet, kører på de samme skinner og betjener de samme mennesker, de har gjort før. At bruge det argument eller denne und-skyldning for, at vi nu lovgiver på en sådan

måde, at staten som sådan må til at bære en stor del af omkostningerne ved denne trafik, forekommer mig at kunne sammenlignes med det, jeg vil komme ud for; hvis jeg, når jeg nu i weekenden kommer hjem til St. Nustrup, hvor jeg bor, får besøg af min nabo, der fortæller, at han har tænkt sig at forære mig sin nye dieseltraktor; jeg bliver glad overrasket, og da han følger til, at han har tænkt sig i fremtiden at ville betale 40 pct. af traktorens driftsudgifter, bliver jeg lige-frem rørt, men når han så tilføjer, at for-udsætningen for gaven er, at traktoren som hidtil kun må arbejde på hans marker, tørrer jeg tårerne af øjnene og hitter lige straks ud af, at det eneste, jeg får ud af gaven, er, at jeg får lov til at betale 60 pct. af traktorens driftsudgifter, en udgift, jeg ikke hidtil har haft.

Endelig nævner man, at statskassen hidtil har betalt 100 pct. af S-banens anlægs-udgifter, og det er også rigtigt. Men er det dog ikke sådan — jeg stiller det som et spørgsmål — at netop S-banens drift nor-malt har kunnet svare sig? Hvis det er til-fældet, er det ligegyldigt, hvor stor en del af anlægsudgifterne staten har betalt; så har det ikke tynget på statens budget.

Jeg kan ikke læse det foreliggende lov-forslag anderledes, end at det stiller nye krav til statskassen, at der lægges nye byr-der på skatteyderne ud over landet, og så er der den ting ved det, at disse byrders stør-relse og anvendelse administreres af et be-villingsråd, der — bortset fra de 12 med-lemmer valgt af dette ting — udelukkende består af folk, der er valgt af de pågældende kommuner og Københavns amt. Er det så ikke rigtigt og for et heldigt udfald nærmest nødvendigt, at hovedparten af de midler, et sådant råd skal bevilge, skaffes af den samme befolkning, som har valgt rådet, og som bevillingerne i øvrigt kommer til gode?

Jeg synes, det bør overvejes meget nøje endnu en gang, om der overhovedet bør være tingvalgte medlemmer i bevillingsrådet. For det første vil de 12 tingvalgte medlemmer kun udgøre et lille mindretal i bevillings-rådet og sådan set ikke have nogen afgørende indflydelse; det kan gå sådan, at de kom-mer til at sidde der som gidsler. For det andet vil det, hvis vi her i tinget indvælger disse medlemmer i dette bevillingsråd, være en afgjort sammenrodning af lovgivning og