

[Oluf Pedersen.]

drevet renten op, staten har gjort byggeriet dyrere, og alt det har kostet en kolossal masse penge til ingen verdens nytte. Bolignøden har vi beholdt, og trods statsstøtte er det på grund af ågerrenten blevet langt, langt dyrere at bygge, end det burde være.

Men staten klatter jo også med pengene. Hvorfor skal staten således bygge et Grønlandsskib, som er anslået at skulle koste mindst 13,6 mill. kr., fremfor at leje danske skibe, når man har brug for det? Jeg har set nævnt, at grunden til, at man ville have, at staten skulle bygge et Grønlandsskib, var, at lejen var for høj. Men jeg har også set, at en ejer af danske skibe, der kunne besejle Grønland, siger, at han har overhovedet intet tilbud afgivet. Jeg vil bede ministeren for Grønland give tinget en redegørelse herfor, sådan at vi kan tage stilling til, om der nu skal og bør bygges et sådant skib, at det ikke går ligesom med Østifternes Kreditforening, hvor man fik skyld for at komme bagefter, efter at nedrivningen var begyndt. For mig at se er det en meningsløs udgift, og jeg vil gerne have en forklaring af den højtærede minister. Man kan også nok spørge: hvorfor køber staten fortsat rutebiler fra private? Jeg ser af statsrevisorernes betænkning, at man har købt en rute og betalt 225 000 kr. for materiellet, og så ansatte man ejeren med en løn af 12 000 kr. om året — med forpligtelse til at være konsulent for statsbanerne, siger man. Hvis det var sådan, at den private ejer bedre kunne drive ruten end staten, hvis han havde mere forstand på det, kunne man da have ladet ham fortsætte, så var der ingen meing i, at staten skulle overtage ruten. Men det kan vel heller ikke være forklaringen. Hvis det var sådan, kunne man til nød forstå de 12 000 kr. om året, selv om jeg ser, at det kapitaliseret vil betyde en udgift for staten på 538 000 kr. Man køber altså materiel for 225 000 kr., og derefter påtager man sig en forpligtelse, som efter statsrevisorernes betænkning ser ud til at svare til en kapitaliseret værdi af

538 000 kr. På den måde får det hele et lidt underligt udseende. Jeg synes, vi må se lidt nærmere på dette køb; enten må den private have mere forstand på at drive ruten — og det tror jeg er tilfældet — eller også skal han da i alt fald ikke have penge for, at han ikke har forstand på det; oven i købet må det vel anses for — jeg kan da se af statsrevisorernes betænkning, at hovedrevisoratet ser sådan på det — at være i strid med loven, at man giver denne godtgørelse, der altså kapitaliseret udgør 538 000 kr.

Når man gør op, at statsbanernes rutebldrifft giver overskud, vil jeg gerne spørge, om man ikke overser, at statsbanerne ligesom vore øvrige statsvirksomheder må regne med kommende pensionsforpligtelser. Det, som har været galt ved banerne, ligesom det har været galt ved sporvejene her i København, er jo, at man ikke har lagt penge til side til pension.

Når talen er om at spare, dukker også det problem op, at ballet og opera på det kgl. teater giver stort underskud. Det naturlige ville være, at det var gæsterne, der betalte og ikke uvedkommende mennesker. Men hvor har man i det hele taget set nogen som helst lyst til besparelser af større betydning? Hvad angår statens husholdningsråd, mener jeg jo, at opgaverne ville blive løst langt bedre af husholdningsforeningerne, som har forbindelse med den jævne husmoder, end af en statsinstitution; men her i tinget var der heller ikke den ringeste vilje til at være med til afskaffelse af dette råd.

Vi har endvidere her set fem partier gå med til en folkepension, der omfattede et beløb på 60 mill. kr. årligt til de mere velhavende, dem, der i forvejen har over en halv snes tusind kroner at leve for — mere end mange af de unge, som skal betale, har. Jeg kan ikke forstå, hvorfor f. eks. en gårds to karle skal betale til gårdmanden, der fortsat driver sin gård, blot fordi han er blevet 67 år. Vi foreslog, at denne den mest unyttige udgift, som staten nogen sinde har