

[Tholstrup.]

han har benyttet traktoren. Han har ikke spor lettere ved at snyde end den landmand, som har bil ved siden af traktoren, og der er ingen, som siger, at han skulle være et dårligere menneske end en landmand. Jeg finder derfor, at han behandles uretfærdigt.

(Kort bemærkning).

Hans Hansen (Baago): Det ærede medlem hr. Tholstrup er vist ikke klar over, at før de sidste ny regler om omsætningsafgift af varevogne blev indført, foregik der et misbrug i så udstrakt en grad, at man efterhånden var klar over, at der måtte foretages noget. Det var for at skabe et bedre grundlag og for at hindre de store misbrug, der fandt sted, at man indførte den halve afgift på varevogne, så at de kunne benyttes til anden kørsel f. eks. om søndagen. Men der er stadigvæk ikke tale om nogen tvang. Hvis en mand ønsker at køre med sin varevogn uden at betale afgift, kan han det, men så må han selvfølgelig kun benytte den som varevogn og ikke til andet.

(Kort bemærkning).

Tholstrup: Jeg takker for denne indrømmelse. Nu er det altså herved fastslået, at i alt fald fra konservativ side har motiveringen slet ikke været den, man gav udtryk for, dengang loven blev vedtaget: at der skulle gives mulighed for kørsel med disse vogne. Men man havde altså fra konservativ side den udtrykkelige motivering: her skal slås ned, for her har misbrug fundet sted. Det er udmærket at få det slået fast. Nu forstår jeg det bedre, så er der en linie i det; det andet kunne jeg ikke finde ud af. For andre medlemmers vedkommende i dette udvalg drejede det sig imidlertid om en indrømmelse til de folk, der har varevogne, og ikke om et forsøg på at plyndre folk for de sidste skillinger, de har.

Th. Mikkelsen: Jeg vil gerne først takke den højtærede minister for offentlige arbejder for det afgivne svar. Jeg tror, ministeren forstår, at denne sag ligger mig stærkt på sinde. Jeg er enig med ministeren i, at man skal søge den mest rentable form for banedrift. Vi er ikke uenige om, at en overgang fra damplokomotiver til egnede dieseltypen er hensigtsmæssig. Ministeren meddeler, at det ikke har været muligt at opnå tilsagn fra Frichs om materiel med udrustning, der er gennemprøvet såvel med hensyn til dieselmotorer som med hensyn til det elektriske udstyr, og samtidig opfylder

de driftsmæssige krav, som USA-motoren, der tilsyneladende er en robust motor, opfylder. Men der må være et grundlag for undladelsen af dette tilsagn fra firmaet A/S Frichs. Man må tænke på, at der er tale om en helt anden motortype end Frichs-motoren, der er en 4-takts motor, idet, efter hvad jeg har kunnet læse mig til, USA-motoren er en 2-takts motor. Jeg finder, at man burde have taget hensyn til disse overgangsvanskeligheder og givet firmaet en rimelig tid til at eksperimentere og på dette grundlag fremstille en driftssikker motor, der tilfredsstiller de stillede krav. Man har engang omkring 1912 givet firmaet, da det optog lokomotivfabrikationen, sådanne betingelser. Dengang som nu var der tale om nationaløkonomiske værdier i form af store valutabesparelser. Dengang gav man plads for beskæftigelse og nyt initiativ for dansk industri.

Jeg beder den højtærede minister besvare følgende spørgsmål: Har Frichs givet tilbud på at bygge nogle af de omtalte lokomotiver? Har statsbanerne i givet fald stillet særlige betingelser angående tidsfristen, og i så tilfælde: hvorfor? Vil det være muligt for firmaet inden en eventuelt angiven frist at foretage de nødvendige beregninger og kontraberegninger samt den effektive afprøvelse af motoren på prøveplan? Ministeren mener, at A/S Frichs ikke kunne opnå licens. Jeg må dertil bemærke, at i samme øjeblik, det blev klart, at firmaet ikke kunne opnå licens hos det amerikanske firma, stod vi overfor et meget vigtigt, lad os blot sige nationalt anliggende. Via regeringen burde der efter min opfattelse have været indledet forhandlinger med det amerikanske firma eller om muligt med den amerikanske regering som mellemed overfor det amerikanske firma, så statsbanerne eventuelt selv havde opnået licensrettighederne. Og så kunne DSB derefter være trådt i forhandling med Frichs. Denne mulighed burde efter min mening have været prøvet. For nu står stadig tilbage det nationaløkonomiske problem i sagen: hvor meget af de 14 mill. kr. der går til USA, hvor meget det svenske firma skal have, og hvor meget der så bliver tilbage til Frichs. Jeg beder den højtærede minister om disse tal, for at jeg kan bedømme forholdet. Hvis der er tale om Marshallhjælp eller Marshallpenge, må jeg dertil sige, at jeg rent personlig finder, at man burde have ladet disse penge overgå til eksporterhvervene. Jeg mener, at det rent nationaløkonomisk ville have betydet en gevinst for landet, at man kunne have oparbejdet produktionen på de områder,