

20. møde.

Tirsdag den 6. november kl. 14.

Formanden: Folketingsmand Johs. Christiansen har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for handel, industri og søfart at stille følgende spørgsmål:

Vil ministeren oplyse, om man snart har tilendbragt de overvejelser, der bl. a. tager sigte på en klargøring af, om ostemejerier kan få Marshallållån i henhold til samme udlånsregler, som er gældende for industrielle virksomheder, og hvordan er ministerens egen stilling til denne sag? Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Fra forskellige faglige eller lokale sammenslutninger m. m. er modtaget en række henvendelser angående skattepolitik, bunden opsparing, prisstigninger, boligbyggeri, militærpolitik og andre forhold.

Disse henvendelser vil blive fremlagt i læseværelset.

Den eneste sag på dagsordenen var:

Fortsættelse af første behandling af forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1952 til 31. marts 1953.

Forhandlingen genoptoges.

Tholstrup: Jeg er skuffet over, at denne regering har vist lige så lidt forståelse af automobillets værdi i et moderne samfund som den tidligere regering. Denne regering synes ligesom den forrige at mangle folk med sans for økonomi og rationel drift.

Næsteften Spanien har vi den ældste automobilpark i verden, og kun takket være vore dygtige mekanikere har det i det hele taget været muligt at holde de gamle køretøjer i gang. Medens hele verdens automobilbestand er gået frem med 50 pct. i de sidste 10 år, har Danmarks bilbestand stået stille, og det er sørgeligt.

For nogle få dage siden omtalte jeg en reparation af en gammel Citroënvogn, som kostede lige så meget som valutaforbruget til to nye biler.

Selv Norge med en mindre befolkning end Danmark importerer mange gange flere vogne end vi, ja, selv det fattige Finland importerer tre gange flere biler end vi, medens Sverige, hvis regering åbenbart er betydelig mere økonomisk indstillet, importerer tyve gange så mange som Danmark, således at brugte biler i Sverige kan købes for mellem en tiendedel og en femtedel af, hvad brugte biler koster i Danmark. Biler kan således blive hvermandseje i Sverige, medens det at købe en brugt bil i Danmark er udtryk for den højeste luksus. I Sverige ved man, at man skylder bilerne tak for den stærke fremgang i levefoden. Da jeg var dreng, talte man om fattige svenskere; Sverige var fattigt på grund af de store afstande, produktionen kunne ikke komme frem til salg og forbrug eller eksport. Bilerne har løst dette problem, og i dag er Sverige rigt, snart lige så rigt som Danmark.

Jeg kunne have lyst til at citere et par linier af „Sorø Amtstidende“ af 12. f. m. Der skrives bl. a.:

„Men i det hele forstår man ikke, at myndighederne, der er blevet så skrappe til at regne alting ud for os, ikke har fattet, at utidige besparelser på transportmidlerne er noget af det, der slår hårdest tilbage, fordi transportudgifterne er en af de allerstørste poster på befolkningens udgiftsside; ca. $\frac{1}{4}$ af alle indtægter opluges af transporter af mennesker og varer. Det har man forstået i alle andre lande, men her i Danmark tror man stadig, at motorkøretøjer er luksus, og ødsler hundreder af millioner på vejbyggeri til den motorkørsel, som vi med alle midler søger at begrænse.“

Vi har masser af eksempler på, at biler, navnlig taxabiler og lillebiler, koster lige så meget i reparationer på to år, som en splinterny bil koster. Og det gælder ikke alene personbiler, det gælder også lastbiler. Derfor er nye eller omtrent nye lastbiler særlig efterspurgt; de er bare ikke til at købe; man skal være skrevet op år i forvejen.

Jeg fik forleden tilbudt en to år gammel Ford lastvogn til 30 000 kr. Fra ny kostede vognen 17 000 kr. Jeg sagde nej, men bilen blev solgt til anden side til denne pris. Af de 7 lastbiler, som jeg har købt til mit firma i år, har det kun været muligt at få den ene som ny; de andre 6 var brugte og dyrere end tilsvarende nye af de populære mærker.

En avis meddelte glædestrålende, at nu var der blevet mulighed for at importere