

[Tholstrup.]

officielle pris. Man må derfor gå ud fra, at det, der fås for mælken i dag, indeholder en god og fed fortjeneste.

Hvad får man så? Man får for 17 øre — i sammenligning med de 30 øre, det koster at få et brev bragt ude fra provinsen ind til København — følgende: kørsel fra stald-døren til andelsmejeriet, rensning og eventuelt pasteurisering af mælken, dyrlægekontrol, nedkøling på andelsmejeriet, kørsel til Københavnsmejeriet, nedkøling dér, omhældning på flasker, påsætning af kapsler — som koster fra 10 til 100 gange så meget, som det koster at trykke et frimærke — fornyelse af knuste flasker, udkørsel næste morgen til ismejeriet, eventuelt opbevaring i køleskab, opbæring til 1. eller 4. sal, senere afhentning af den tomme flaske og betalingen, flaskens tilbagekørsel til mejeriet og flaskens rengøring; hertil kommer så fortjenesten og eventuelt returmelk. Alt det får man altså for 17 øre.

Et brev, der puttes i postkassen, skal blot hentes, sendes med toget til København, hvor det sorteres, og så bringes ud. Når man sammenligner de to rækker af processer, synes man, det er urimeligt, at det er mælken, som det kun koster 17 øre at få flyttet derudefra, og brevet, der koster 30 øre.

Der må her være et rigt område for rationaliseringseksperter at tage fat på. Jeg er overbevist om, at der kan nås store resultater; jeg betragter derfor dette lovforslag som det sidste forslag om forhøjelse af portoen og venter, at vi inden længe får forelagt et forslag om halvering af den nuværende porto.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke udvalget for det arbejde, det har udført, og for den betænkning, der nu ligger på det høje tings bord.

Det er jo rigtigt, hvad det ærede medlem hr. N. Chr. Christensen sagde, at jeg ikke kan være særlig tilfreds med resultatet, når det ses i forhold til det oprindelig fremsatte lovforslag. På den anden side var det afgørende i denne sag jo at skaffe nogle penge, og det vil efter den indstilling, der foreligger fra det ærede udvalg, nu lykkes. Jeg må udtrykke beklagelse over, at det ikke var muligt at komme længere

med forhøjelse af avisporto, end tilfældet har været. Jeg mener stadig, at det er for lidt, postvæsenet får for at bringe aviserne ud, men lidt er jo bedre end ingenting. Nu får vi altså en forhøjelse på ca. 12 pct. gennemsnitlig på avisporto; det er bedre end ingenting, og jeg udtrykker i hvert fald min tilfredshed med, at vi er nået et stykke vej.

Det er rigtigt, som det ærede medlem hr. Carsten Raft sagde, at forslaget er undergået væsentlige ændringer, idet der ikke ved første behandling var tale om afskaffelse af lokalporto, således at der blev en ensartet porto landet over. Men jeg har haft den opfattelse — og det forstår jeg at udvalgets flertal også har haft — at når man ikke kunne komme den ene vej ud, så måtte man prøve en anden, og da det var postloven, vi behandlede, kan jeg ikke se rettere, end at så var det også tilladeligt for udvalget — selv om jeg forstår, at det ærede medlem hr. Rager tager mig det meget ilde op — under en sådan udvalgsbehandling at operere med andre satsen i postloven. Og her er man altså standset op ved lokalporto.

Det ærede medlem hr. Carsten Raft siger, at han i og for sig godt kunne lide at høre en nærmere motivering for, hvorfor man nu pludselig har kastet sig over lokalporto. For det første er det ikke noget nyt. Forholdet er det — hvad det ærede medlem måske ikke husker i øjeblikket — at man allerede i 1955 indførte landsporto for brevkort. Tidligere var der jo forskel på taksterne for brevkort, en landsporto og en lokalporto, men i 1955 rationaliserede man på dette område, således at der blev en ensartet sats på 20 øre. Det var i virkeligheden det første skridt hen imod en rationalisering på dette område, og efter min mening skulle de, som nu er så stærke modstandere af at indføre landsporto over det hele, have kæmpet imod den gang, da man i princippet gik over til at indføre landsporto. Det måtte ligge snublende nær, at når man først havde godkendt, at der blev en almindelig landsporto for brevkorts vedkommende, var det i og for sig kun et tidsspørgsmål, hvornår man gik over til den rationaliseringsforanstaltning, der her er tale om: landsporto over det hele.