

[Lars P. Jensen.]

erhvervskørsel og privatkørsel fik lige meget, og hvor der ingen mulighed var for ekstra tildeling, fordi benzinen ikke fandtes, var en dårlig ordning. Derfor kom ministeren med det forslag, som blev gennemført, hvor man satte rationen for den deciderede luksuskørsel, eller for dem, der ikke kan få dispensation, ned til 37,5, 47,5 og 57,5 l pr. måned. Det betød reelt, at vi satte det samlede forbrug ned fra 16,8 mill. l til 12,2 mill. l, og det vil igen sige, at vi havde 3,2 mill. l mere plus de 2 mill. l, vi havde i forvejen, til ekstra tildeling. Det betød, at så kunne vi give erhvervslivet de 60 l for 40 000 vogne og 10 000 vogne yderligere 60 l pr. måned.

Alt dette forudsætter selvfølgelig, at vi får normale tilførsler hjem. Ingen ved det, men de sidste oplysninger tyder på, at man skal være meget optimistisk, hvis man skal tro på en mindre nedskæring end de 25 pct. Det er endda tvivlsomt, om denne nedsættelse holder. Jeg tror, at når vi kan give de ekstra tildelinger i øjeblikket, skyldes det, at landbruget har sine tanke fyldt og ikke bruger så farlig meget benzin for tiden. Når vi kommer så vidt, at landbruget skal til at gøre forårsarbejde, vil det hurtigt svinde i vore lagre. Endelig må vi være opmærksom på, at vi ikke ved, hvordan hele issituationen kommer til at ligge.

Det var altså dette, det ærede medlem hr. Weikop ikke ville tage ansvaret for, selv om man i udvalget havde erklæret, at man selvfølgelig ville tilgodese erhvervslivet. Jeg tror, jeg kan sige det på den måde, at når de konservative sluttelig ikke ville være med, var det, fordi vi mente, at når vi havde delt personvognene i erhvervskørende og ikke-erhvervskørende, var det også rimeligt, at man delte motorcykler og knallerter og gav dem, der havde disse instrumenter, om jeg må sige det på den måde, til brug ved transport til arbejdet, samme muligheder som dem, der benytter personvogne til transport til arbejdet.

Jeg har villet gøre disse bemærkninger

for ligesom at understrege de faser, som benzinrationeringen har gennemløbet.

I øvrigt synes jeg, at man fra de ærede medlemmers og de ærede medlemmers partiers side burde have taget en anden stilling denne gang, hvor ingen af os, heller ikke de ærede medlemmer hr. Weikop og hr. Anker Lau, kan vurdere, hvad fremtiden vil bringe. Hvad vi tror er umuligt i dag, sker i morgen, og i den situation, vi befinder os i, synes jeg, at det havde pyntet på de to partier, om de havde erkendt tidens alvor og ikke stillet deres ændringsforslag, men stemt for lovforslaget, navnlig når de ved, at der ikke kan gennemføres rationeringer eller fordelingsordninger uden tilslutning fra vareforsyningsudvalget.

Jeg vil i øvrigt her fremhæve den skrivelse, som udvalget har modtaget fra Butikhandelens Fællesråd, hvorfra vi også modtog henvendelse i fjor. Skrivelsen er optrykt som bilag til udvalgsbetænkningen og lyder således:

„I anledning af forslaget om forlængelse af vareforsyningsloven indtil udgangen af december 1957 tillader fællesrådet sig at meddele, at vi fastholder vort principielle synspunkt om, at der bør gennemføres en gennemgribende revision af loven, bl. a. ved ophævelse af visse generelle bemyndigelsesbestemmelser. Vi skal imidlertid under de foreliggende særlige forhold afstå fra at fremsætte konkrete forslag, idet vi blot skal henstille, at loven denne gang kun forlænges et halvt år indtil 30. juni 1957.“

Nu vil folketinget formodentlig ikke være inde til den tid, men det er en stilling, synes jeg, som man kan tage hatten af for, en stilling, som skaber respekt om denne organisation.

Tiden rider hurtigt. Siden lovforslagets første behandling har vi gennemført de tre rationeringer for henholdsvis benzin, olie og petroleum, og der er ingen, der kender vore problemer bare en måned frem. Jeg rejste ved lovforslagets første behandling spørgsmålet om at lade dem, der fik ind-