

[Ragnhild Andersen.]

som ikke bliver mindre aktuelt med tiden, men tværtom mere aktuelt og påkrævet. Efterhånden som vi glider tilbage til det, man forstår ved normale kapitalistiske tilstande med høje priser, voksende arbejdsløshed, nedsat købeevne hos den arbejdende befolkning, aktualiseres naturligvis kravene fra lønarbejdernes side om retfærdige udveje, udveje, der skaber tryghed og sikkerhed i arbejderhjemmene. Hvad ferien angår, er det et gammelt arbejderkrav at få en betalt årlig ferie med mulighed for hvile, for rekreation. Ferielovens gennemførelse i 1938 var et stort fremskridt, men de 4 pct. af lønnen, der dengang gennemførtes som feriebetaling, er ikke længere tidssvarende og ikke længere i stand til at dække udgifterne og skabe sikkerhed for, at enhver arbejder, der har ret til ferie, også kan holde ferie.

Det er også på tide at udvide feriens længde fra 2 til 4 uger, således som krævet af de fagorganiserede arbejdere lige siden den tyske besættelse, uden at der dog fra lovgivningsmagtens side er sket det ringeste, hverken for enkelte kategorier eller for lønarbejderne som helhed. Tiden er inde til at høre op med snakken og nu gennemføre en forbedret ferielov. Derfor har min gruppe påny stillet dette forslag i håb om, at det dog i denne omgang må lykkes at få en positiv løsning frem af dette for arbejderbefolkningen så betydningsfulde spørgsmål.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Anden næstformand (Victor Larsen): Derefter har det ærede medlem hr. Tholstrup ordet for på forslagsstillernes vegne at fremsætte et tidligere anmeldt lovforslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (Tholstrup): Jeg har herved æren overfor det høje ting at fremsætte forslag til lov om indførselsfrihed for reservedele til maskiner og transportmidler samt for traktorer, lastbiler, motorer (herunder elektromotorer og motorer til fiskerbåde), landbrugsmaskiner, værktøj og arbejdstøj.

Det er vor opfattelse, at en sådan frigivelse snarest muligt vil være til umådelig gavn, idet denne vil tvinge konkurrencemæssige hensyn i forgrunden, når det drejer sig om anskaffelser af sådanne køretøjer, maskiner etc. Det er uhyre vigtigt, at dette bliver klart så tidligt som muligt, da mange bestillinger afgives mange måneder, før de pågældende varer leveres, undertiden flere

år. Vi tror faktisk, at besparelsen i fremmed valuta vil være betydelig, når disse indkøb kan finde sted der, hvor varen er bedst og billigst uden hensyn til, hvilken repræsentant der tilfældigvis har en ledig importbevilling. Der har fra regeringens side gang på gang været givet udtryk for ønsket om større investering. Her er et sted, hvor man kan fremme denne investering bedre end noget andet sted. Det afgørende er jo nemlig ikke tallene, man kan opføre statistisk, som viser investeringen, det afgørende er selve investeringen, og om den har fundet sted på den bedst mulige måde. Det afgørende er, at vi får den højere produktionskraft, og det kan kun ske ved modernisering og forbedring af produktionsmidlerne. Der er allerede sket stor skade ved, at man ikke forlængst har indset denne omstændighed og fulgt vort forslag, da vi først forelagde det her i forrige samling.

Ved de forholdsvis store bevillinger, der i det sidste år takket være Marshallplanen og andre heldige omstændigheder for vort land er givet til import af f. eks. traktorer og lastautomobiler, har det nu vist sig, at mætningspunktet for sådanne varer nås langt hurtigere, end man fra de frihandels- og frihedsangste regeringskredse har regnet med. En frihed på disse områder i dag vil kun forøge importen forholdsvis lidt, fordi den frie import maner til den yderste forsigtighed: Det kunne jo være, at varen blev billigere og bedre i løbet af kort tid, så „hvorfor ikke vente, til den rigtige vare kommer frem“, vil være det normale ræsonnement fra mange købere.

Og endelig er der en ting, som ikke må undervurderes, at pengeregighedens tid tilsyneladende er overstået. Det må ikke glemmes, at selvom vi har frihandel og fri indførsel, så skal varerne betales, og før betalingsmidlerne er tilstede, er køberne ikke i stand til at forsyne sig. Faren for at landet vil forkøbe sig, er således slet ikke tilstede, i dag endnu mindre end nogensinde før. Der findes altså ingen fornuftig begrundelse for at opretholde restriktionerne på disse områder en dag længere, tværtimod.

Jeg vil yderligere tillade mig at slå på, at regeringen måske endda burde gå videre end det foreliggende lovforslag, hvor personbiler ikke er medtaget — ikke fordi vi ikke ønskede disse medtaget, men fordi vi jo kender regeringens og alle de andre partiers fortidsprægede opfattelse af, hvad et personautomobil er for et apparat. Fordi