

[**Ministeren for handel, industri og søfart.**] som petroleum fri, ville det blive anvendt til opvarmning i en kolossal udstrækning. Det ville betyde, at det nuværende forbrug overhovedet ikke kunne holde. Det ville betyde, at man praktisk talt ikke ville være i stand til at skønne over, hvor meget det ville stige. Hvis jeg sagde, at det ville stige til det dobbelte, ville det være et skud i tågen og ligge meget i underkanten af den stigning, der ville kunne blive tale om.

Deroverfor må vi stille vore tilførselsmuligheder. Som det ærede medlem sikkert er klar over, købes petroleum fortrinsvis i dollars. Vi får vort petroleum på den måde, at et vist kvantum kan købes efter Marshallplanen. Marshallplanen gør os det muligt for perioden fra 1. juli i år til 1. juli næste år at indføre 64 000 t petroleum. Det er disse 64 000 t, der bliver disponeret over gennem den nye rationeringsbekendtgørelse, der er udstedt, og det forbrug, der her kommer, udtømmer altså lige nøjagtigt vore tilførsler.

Det ærede medlem nævnte ikke, at denne nye rationeringsbekendtgørelse indeholder en forhøjelse af rationen. Det vil jeg dog gøre opmærksom på, at den gør. Det er ikke nogen stor forhøjelse, men det er dog lykkedes os at presse grundrationerne yderligere et stykke i vejret, sådan at forbrugerne kan mærke, at også dem er der tænkt på.

**Lynnerup Nielsen:** Handelsministerens betænkkeligheder ligger i, at der skal bruges fremmed valuta, altså dollarvaluta, til petroleum. Det skal der også til så mange andre varer, og det er og bliver en bestemt del af befolkningen, denne særlige rationering rammer, og det er den, der ikke med blide øjne kan se på, at dollarvaluta må bruges til andre formål, som synes mindre nødvendige.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Krag):** Jeg går ud fra, at det ærede medlem har fulgt den debat, der har været i pressen omkring vore tilførsler af petroleumprodukter. Hvis det ærede medlem har gjort det, vil han være klar over, at det er meget begrænset, hvad vi overhovedet kan købe af disse varer. Det vil ikke være os muligt gennem Marshallhjælpen at forøge vore indkøb af petroleumprodukter, det vil ikke være muligt at købe flere petroleumprodukter fra England end fastsat i handelsaftalen. Henvisningerne til luksusbenzinen er, når de rettes til mig, vel nok forkert anbragt. Det ærede medlem ved udmærket, hvilken stil-

ling man fra regeringens side har haft til bilkørsel, og hvilke forslag man fra vor side har fremført på dette område.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Boeck-Hansen** til ministeren for offentlige arbejder.

Hvor langt ligger statsbanernes godsfragter på brunkul under de danske småskibes rater?

Hvor meget sætter de danske statsbaner til pr. t fragtgods eller vognladningsgods dels på indenlandsk brændsel, dels på gods i almindelighed?

**Boeck-Hansen:** Når jeg retter dette spørgsmål til den højtærede minister, er det, fordi der er så mange indenfor den mindre skibsfart, der føler sig knuget af de lave fragter, som statsbanerne sætter på gods og ganske særlig på tørv og brunkul, således at man i virkeligheden ikke kan konkurrere. Småskibene har sat deres fragtrater ned en gang, så satte statsbanerne også fragtraten ned, og resultatet blev, at medens mange småskibe ikke kan få noget at sejle med, har statsbanerne så meget at gøre, at de slet ikke kan overkomme det; sådanne jernbanevogne er jo nu en halv snes dage om at komme fra Sjælland til Jylland. Jeg ved godt, at man vil sige, at der står tomme vogne i Jylland, som man alligevel skal have tilbage til Sjælland, og derved kan man køre billigt. De står imidlertid ikke allesammen ude ved Troldhede, eller hvor der nu graves brunkul. De skal dog først derud, og det forsinker disse vogne ganske betydeligt. Man kan i hvert fald ikke i samme åndedræt tale om vognmangel, når man i den grad søger at belaste vognene til en underskudsfragt, som man i virkeligheden gør. Hvis det er rigtigt — det er i hvert fald uimodsagt —, at ikke det sidste, men det næstsidste uheld for Korsøroverfarten var forårsaget af, at statsbanernes fragtblastning ligger helt oppe på 100 pct, så færgerne absolut må mødes i havnehullet, ellers kan de ikke nå det, synes jeg, tiden må være inde til at indskrænke statsbanefragten og i hvert fald ikke lade det gå ud over de danske erhvervsdrivende. Private erhvervsdrivende kan ikke lægge underskuddet over på staten, men de må på den anden side betale deres skatter til staten. Det er ikke nemt at konkurrere, og det er dog vist ikke statsbanernes opgave at konkurrere disse småfolk ud af deres næring.

Jeg tillader mig derfor at spørge den højtærede minister: Hvor langt ligger disse