

[Ragnhild Andersen.]

mest effektive middel til at sikre forbrugerne fedt, vil jeg sige, at når det allerede i dag står klart, at en rationering af fedtet vil være den bedste løsning, kan jeg ikke se andet, end at man omgående burde gribe til rationering; og efter min mening bør man forbinde en sådan rationering med en maksimalprisordning, som sikrer forbrugerne mod prisforhøjelser.

Jeg vil gerne i anledning af denne forhøjelse af endnu et levnedsmiddel stille det til lægsspørgsmål til den højtærede landbrugsminister: Hvordan vil regeringen yde forbrugerne kompensation for den fordyrelse af fedtet, som nu lægges over på dem?

Landbrugsministeren (Bording): Den ærede spørger beklagede, at det var nødvendigt for at gennemføre en ligelig fordeling af fedtet, således at man også fik fedt til København, at sætte prisen op med 12 øre pr. kg. Ja, det er simpelthen en nødvendighed, hvis man ikke genindfører rationeringen, fordi det hidtil har betydet et større tab for landmændene at sende fedtet ind til København fra de steder, hvor produktionen foregår, fordi København, som jeg før sagde, ligger noget afsides. Nu er altså spørgsmålet: Vil man skaffe fedt frem til priser, der dog ikke ligger særlig højt — idet det er de samme priser, der har været gældende i næsten 9—10 år for fedtets vedkommende —, vil man prøve muligheden herfor nu med det samme med de foranstaltninger, der er foreslået gennemført, eller vil man sige: det duer ikke, vi vil ikke have den prisforhøjelse, men genindføre en rationering, som heller ikke kan give fedt til jul, for det er ganske umuligt på det nuværende tidspunkt at indføre en rationering af fedt, der kan sikre fedt til jul? Vi foreslår altså den tidligere nævnte foranstaltning, og dersom det viser sig, at den ikke er tilstrækkelig, kan man gennemføre en rationering, idet jeg dog må tilføje, at det ikke er sikkert, en rationering vil betyde, at alle stilles fuldtud lige, fordi kontrollen med aflevering af slagtet kød er vanskeligere nu, da man ikke har den centralisering af det leverede flæsk og kød, som man havde under rationeringen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Tholstrup* til ministeren for offentlige arbejder.

Med hvilken motivering har DSB i 1948 påbegyndt rutebilkørsel mellem Sandager og Odense og derved på ulige vilkår påført

en privat bilrute en sådan konkurrence, at den automatisk vil ruinere pågældende rutebilvognmand, som har oparbejdet denne rute gennem de sidste 25 år?

Tholstrup: Foranledningen til mit spørgsmål er, at statsbanerne overfor en konkurrent på Fyn benytter metoder, som ville have skabt den allerstørste forargelse, hvis det havde været et privat monopolføretagende, der havde taget sådanne midler i brug.

Den formastelige vognmand A. F. Kidholm fra Sandager, som i mere end 25 år har kørt ruten Sandager-Aborg-Turup-Ørsted-Bred-Vissenbjerg ved landevejen Middelfart-Odense og videre til sin endestation Odense, har ikke straks villet bøje sig i støvet for statsbanernes rutebiler, anerkende sit nederlag overfor de røde omnibusser og henvende sig til det nærmeste kommunekontor for at få udleveret hammer og segl lignende jernring og anvisning på den bunke sten, han for fremtiden kan få lov at slå til skærver til forbedring af de veje, som statsbanernes rutebiler slider uden hensyn til de pågældende kommuners protest.

Der er måske ikke så meget at sige til, at statsbanerne allerede i 1935 rettede deres første angreb på denne rute ved at lægge køretiden fra Middelfart til Odense på en sådan måde, at afgangstiden fra Vissenbjerg blev fastsat til en halv snes minutter, før Sandager-rutebilen havde slæbt sig igennem bivejene og kun manglede det sidste stykke på den brede landevej. Noget sådant ville sandsynligvis også være sket fra et privat foretagendes side. Der er måske heller ikke noget at sige til, at banerne i 1931 benyttede deres indflydelse til at hindre vognmanden i at få lov til at køre de sidste 4 km fra Aborg til Assens og derved påføre banerne en generende konkurrence. Dette var kun et udslag af den sædvanlige beskyttelsestrang hos de store monopoler. Hvis monopolerne ingen beskyttelse fik fra myndighederne, ville de hurtigt blive udkonkurreret af de små virksomheder i kraft af disses enklere og langt mindre administrative apparater. Men da banerne selv skal til at befare denne rute, tales der ikke længere om nødvendigheden af at beskytte trafikken på skinnevejen. Skulle det ske, at det gik ud over passagerantallet her, er skatteyderne jo i forvejen godt i vane med at betale underskuddet. Og nu kører altså statsbanernes rutebiler fra Assens til Odense. For at gøre det bedre, end den private vognmand kunne gøre det, befares ruten nu fra statsbanernes side fem gange om dagen i hver retning mod vogn-