

[Aksel Larsen.]

blevet klar over, om retsforbundet i øjeblikket med det samme, hvis det havde magt, som det har agt, ville have overført de 800 millioner til friliste igen, og så længe retsforbundet ikke har stillet konkret forslag om det, er den klarhed i hvert fald ikke skabt. Jeg siger ikke dette for at provokere det ærede medlem hr. Viggo Starcke til at komme med en dagsorden. Jeg vil gerne konstatere, at når det ærede medlem hr. Viggo Starcke lader en forespørgsel ende på denne måde, så kan det ikke siges, der er skabt en stor klarhed over det parti, som for en måned siden ganske anderledes, omend ikke helt krystalklart, men så drøgende stødte i basunerne.

Forespørgeren (Viggo Starcke): I mit korte politiske liv har jeg gjort den erfaring, at der ikke er nogen så vanskelig at tilfredsstille som ens politiske modstandere, for stiller man forslag om en dagsorden, er det forkert, og stiller man ikke forslag om en dagsorden, er det også forkert. Vi vil gerne oplyse overfor det ærede medlem hr. Aksel Larsen, at hvis vi havde magt, så ville vi ikke blot overføre de 800 millioner til friliste, men adskilligt mere.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Forespørgsel til ministeren for handel, industri og søfart af Tholstrup. („Vil handelsministeren frigive import af lastbiler, varebiler, maskiner, værktøj og reservedele?“).

Forespørgeren (Tholstrup): Landet står nu overfor at skulle ofre store millionbeløb på militære udrustninger. De sidste krige har lært os, at hurtig og driftsikker transport er noget af det vigtigste. Jeg ved ikke, om det finder sted nu, men det er da i hvert fald ikke ret længe siden, at landboernes heste blev registreret for eventuel udskrivning i tilfælde af mobilisering; men det ville dog være mere værdifuldt, om man var i stand til at udskrive nye moderne lastvogne til sådanne formål. Derfor, jo flere nye lastvogne der bliver sat i omløb, og jo bedre vi er kørende på dette område, des større værdi i krigstilfælde. Og læg så mærke til een ting: at det vil ikke koste skatteyderne en rød øre at opretholde denne reserve, tværtimod. Denne reserve ville forrente sig overordentlig godt.

Transportmidler er ikke alene nødvendige

til krigsmæssige operationer, men måske endnu mere til at opretholde den civile trafik, måske efter at jernbaner og skibsfart tildels er brudt sammen. Tænker man sig en evakuering af storbyerne, vil forhåndenværende biler også være afgørende for, hvor mange menneskeliv der kan reddes. En moderne bilpark i vognmændenes besiddelse er langt mere værd end den militære park, som i dag for hovedpartens vedkommende er udsat for ødelæggelse. Jeg tænker ikke på de unge værnepligtige, der skal lære at køre i bilerne, og som uden erfaring kører for stærkt og kører mod vejtræer, men jeg tænker på, hvad man læste i en avis forleden dag, at vognene står i lange rækker udsat for regn og slud, fordi der kun er garager til 450 af de 6000 køretøjer, man har. Hvis det var vognmændene, der havde bilerne, havde man chaufførerne siddende ved rattet den dag, der blev brug for bilerne, og så kunne man også få dem kørt på en økonomisk fornuftig måde. Tænker man sig en krig med lang tids afspærring, hvor man igen skal til at påmontere trægassgeneratorer, gælder det om, at køretøjerne er de bedste og nyest mulige. Men først og fremmest er der brug for lastbilerne i det daglige liv til billiggørelse af det meget vigtige led, som transporten er i hele prisdannelsen for de produkter, vi skal bruge, og de varer, vi skal eksportere. Begge dele er vigtige i spørgsmålet om konkurrenceevne.

Når jeg kun har nævnt lastbiler og varebiler, er det, fordi jeg i forvejen kender indstillingen mod almindelig frigivelse af bilimporten, og fordi jeg mener, der i dag ikke kan rejses en eneste fornuftig begrundet indvending mod frigivelse af lastbilimporten. Var der blot det mindste håb om forståelse for nødvendigheden af flere personbiler, ville jeg også have taget disse med.

Hertil kommer endvidere, at prisstigningerne for de forskellige råvarer efterhånden vil slå igennem og gøre lastbilerne dyrere fremover, og der skal et stort og alvorligt prisfald til på ravarerne igen for at opretholde de nuværende priser og et endnu større fald for at få priserne ned. Man kan endnu nå at placere ordrer på sådanne køretøjer, inden prisstigningen for alvor slår igennem. Det ville derfor have været en god forretning, om man på et langt tidligere tidspunkt havde fulgt den opfordring, retsforbundet har rettet. De nye biler er langt mere økonomiske, også hvad benzinforbruget angår. De nye 5 tons biler bruger langt mindre olie og ikke mere benzin end ældre modeller af lastvogne,