

[Tholstrup.]

maskine hjem, kunne den fremstilles for 3 kr.

Hvad værktøj angår, vil jeg gerne sige, at efter at værktøj kom på friliste, steg importen kun 10 pct., medens udgiften til betaling af importen kun steg 5 pct. i de første 8 måneder af 1950. Og det til trods for de store prisstigninger, der havde været ude i verden på de råvarer, som værktøj er fremstillet af, og stigningerne i det hele taget. Der er ingen tvivl om, at frilisten har betydet store besparelser. Havde værktøj været på bunden liste, havde importen sandsynligvis været uforandret i forhold til 1949, men betalingen herfor havde formodentlig ligget 10—20 pct. højere.

Jeg vil gerne have lov til at citere en bemærkning fra en af de større importører, som har henvendt sig til mig. Han skriver:

„På grund af opkøb af råmaterialer er priserne stærkt stigende, og en indvirkning på de i dag forholdsvis fordelagtige priser for færdigvarer vil ske i løbet af meget kort tid. Endnu i øjeblikket kan en del udenlandske værktøjsfabrikker modtage ordrer til de nu gældende priser for omgående og senere levering, alt efter de danske kunders ønsker, endskønt fabrikker i andre varer, deriblandt f. eks. stålrør, messingvarer etc., kun kan modtage ordre til levering efter helt op til 12—18 måneder og til leveringsdagens pris. Det vil således være ubetinget nødvendigt, at importørerne kan disponere omgående på basis af frilisterne, således at ordrene kan placeres i det land, hvor de fordelagtigste priser kan opnås“.

Men en af de vigtigste grunde til at få disse emner frem så let tilgængeligt som muligt er, at man hermed vil være i stand til at fjerne hindringerne for, at ungdommen kan komme i gang med sit eget, kan blive selvstændige næringsdrivende. En bestemt arbejdsmaskine eller et bestemt værktøj, som det er vanskeligt at få, er måske netop forudsætningen for, at denne eller hin håndværker kan sætte sin egen virksomhed i gang og dermed gøre sig uafhængig. Og her spiller også prisen en afgørende rolle. Den manglende konkurrence holder priserne oppe og virker altså lige så adgangsforhindrende som restriktioner.

Før krigen var det almindeligt, at dygtige unge chauffører efter at have sparet sammen et par år købte deres egen lastvogn eller lillebil og på den måde skaffede sig en selvstændig levevej, ikke alene til gavn og glæde for sig selv, men også for

kunderne — altså til gavn for hele samfundet, som på denne måde fik større udbytte af de unges arbejdskraft og initiativ.

I det sidste år er der importeret for 126 mill. kr. tobak. Dette beløb er jo gået op i røg. Når vi har nydt denne røg, er de 126 millioner forsvundet. Hvis vi havde brugt det samme beløb til køb af automobiler af forskellig art, ville vi have fået hele vor automobilpark fornyet, og så ville de 126 mill. kr. — som vi altså har råd til at ofre på den fornøjelse at tage røg ind i munden og blæse den ud igen — stadig eksistere i form af et godt aktiv, nemlig det at være godt kørende med nye, moderne køretøjer, der er driftssikre og derfor sparer megen tid både på veje og gader og på værksstederne.

Det er ikke så lidt benzin, der mellem år og dåg bruges til kranvogne for at få slæbt de museumsgenstande hjem, der går i stå på gaderne i dag.

Men hertil kommer en anden besparelse: de nye vogne bruger som sagt meget mindre benzin end de gamle. Vi får flyttet mange flere tons pr. krone med en moderne bilpark — og det vil altså sige, at kronen bliver mere værd i den forbindelse. Er det ikke værd at overveje at tage alle midler i brug, som kan forøge den danske kronens købekraft?

Altså: en fri import af de nævnte emner vil være med til at standse inflationen.

Jeg vil slutte med at stille følgende direkte spørgsmål til handelsministeren, spørgsmål, som iøvrigt også er henvendt til de ærede medlemmer i denne sal: Vil den højtærede minister og de ærede medlemmer fortsat tage ansvaret for, at landet er dårligt kørende, arbejder med udslidte og umoderne maskiner og værktøj, og at priserne på disse områder er for høje og urimelige? Og vil den højtærede minister og ærede medlemmer tage ansvaret for, at Danmarks ungdom udelukkes fra at blive selvstændige næringsdrivende? Eller vil den højtærede minister og ærede medlemmer medvirke til, at vi opnår de transportmæssige besparelser, som er nødvendige for at holde os konkurrencedygtige? Vil de medvirke til, at virksomheder og håndværkere får de moderne maskiner og det moderne værktøj, som er nødvendigt for i det hele taget at eksistere, set på langt sigt? Og vil de medvirke til, gennem fri import af nævnte emner, atter at gøre det muligt for den danske ungdom at blive selvstændig?

Ministeren for handel, industri og søfart (H. C. Hansen): Det kneb mig lidt at få