

## [Tholstrup.]

af utallige erfaringer. Københavns politi har ført regnskab over dets reparationsudgifter, og det viser sig, at 1935—36-modellerne i 1947—48 kostede 21—22 øre pr. km i reparationsudgifter, medens de 1 à 2 år gamle biler fra 1946 kostede 3 øre pr. km i reparationer. Det er ikke ualmindeligt, at en bil kører 25 000—30 000 km om året, og det betyder, at årgangene fra før krigen bruger 5 000—6 000 kr. i reparationer, medens de 1 à 2 år gamle modeller bruger under 1 000 kr. Dette er jo, for at bruge et Bertel Dahlgaard'sk udtryk, et vanvittigt spild af højt kvalificeret arbejdskraft og af materialer.

Jeg talte forleden dag med en vognmand, som havde en førkrigsmodel, som kostede ham mellem 6 000 og 8 000 kr. i årlige reparationer. Foruden denne var han så lykkelig også at have en ny vogn, som han havde brugt i 1½ år, uden at den en eneste gang havde været på værksted, til trods for at den blev benyttet overordentlig meget til lillebilkørsel.

I andre lande bedømmer man bilerne ud fra et mere moderne synspunkt. Jeg har her en artikel fra et københavnsk dagblad, hvortil det ærede medlem hr. Stæhr Johansen er interviewet, og hvori han siger, at der i Sverige har været nedsat en kommission, som skulle opdele varerne i tre brugsgrupper: de nødvendige, de statistisk nødvendige og de varer, der kunne udsættes for beskatning eller importregulering. Bilerne blev med det samme regnet som et værdifuldt led i genopbygningen, og af den grund blev bilimporten, som en overgang var nedsat, forøget, samtidig med at man nedsatte benzinprisen. Altså, i Sverige har man opdaget, at bilerne er en opfindelse, som kan være såre nyttig også for jævne mennesker. Jeg håber, at det engang går op for det ærede medlem hr. From, at det ikke alene er et luksuskøretøj, og jeg håber for det ærede medlem hr. From, at han kan få en bil selv engang, så han kan opdage, hvor nyttigt det er at have en sådan.

Man ville heller ikke komme ud for sådanne uhyrligheder, som jeg er blevet bekendt med. I dette tilfælde drejer det sig om en dansk håndværker, der rejser over til sin søn i Amerika, som han hjælper med at opføre et hus — selvbyggeri er jo meget almindeligt derovre. Efter arbejdets udførelse skænker sønnen faderen en bil, som

han køber for 500 dollars, som en erkendtlighed for hjælpen med at få huset opført. Da faderen senere efter at have opholdt sig et halvt år i Amerika vil rejse hjem, kan han godt få lov til at tage bilen med hjem for de amerikanske myndigheder, men da han ikke har haft arbejdstilladelse i Amerika, kan han ikke få lov til at hjemføre de 500 dollars, som den er værd; det vil amerikanerne sætte sig imod; så skal han nemlig give forklaring på, hvordan han har tjent de 500 dollars. Det kan han jo ikke så let, når han ikke har haft arbejdstilladelse. Det danske samfund ønsker imidlertid åbenbart ikke, at folk får deres løn, for her nægter varedirektoratet, at manden tager sin bil med hjem. Andre mennesker, som tjener penge i udlandet, får bøde for ikke at hjemtage indtjent valuta. En bil er jo også en slags valuta, men sådan går det altså, når man holder sig til stive regler. Begrundelsen er den, at det ville give konsekvenser. Det ville åbenbart betyde, at en masse fædre ville rejse til Amerika og hjælpe sønnerne med at opbygge huse og få biler med hjem, og hvad skal vi dog med alle de biler! Det er den indstilling, man har i det høje varedirektorat. Nej, manden, som er dårligt gående og har vanskeligt ved at passe sit arbejde, navnlig når han ikke kan køre til sit arbejde, han kan gå hen og få understøttelse og leve på statens bekostning, men har han mulighed for, hvis han får lov at tage bilen med hjem, at skabe sig en eksistens, må han det ikke. Jeg tror, den højtærede handelsminister skulle se på dette forhold endnu en gang, inden der gives endeligt afslag til en mand i et sådant tilfælde.

I det lange løb vil man alligevel ikke kunne holde bilimporten nede; de ærede reaktionære medlemmer bliver jo før eller senere udskiftet, det kan vi forhåbentlig regne med. (*Chr. Christiansen:* Hvor begynder vi fra?) Vi kan begynde med de mest reaktionære; så kan de melde sig, som er mest ivrige modstandere af en fri automobilimport. Efterretningerne fra andre lande, der har frigivet bilimporten, om, hvordan udviklingen er i disse lande, beviser de gode virkninger af frigivelsen, ikke alene gennem aviser, fotografier og statistikker, som bliver offentliggjort, men også gennem de besøg, som danske arbejdere aflægger i de andre lande. Når de har været i Amerika eller blot i Europa, når de i Amerika har set en