

[Handelsministeren.]

gang i den pris, der opnås ved eksport. Disse forhold har medført, at prisen for det sukker, der afsættes på hjemmemarkedet, har måttet forhøjes for at skabe balance mellem på den ene side produktionsprisen på fabrikkerne og på den anden side de salgspriser, der kan opnås dels på hjemmemarkedet, dels ved eksport.

Jeg vil gerne udtrykkelig fremhæve, at producenterne ikke får nogen del af den skete prisforhøjelse som merfortjeneste. Heller ikke roedyrkerne får mere; tværtimod: ved forhandlingerne i foråret ned-sattes afregningsprisen for roerne noget.

Jeg fandt den foreslåede begrundelse for forhøjelse af prisen rimelig, og jeg foreslog derfor folketingets sukkerudvalg, at prisen på melis forhøjedes fra de dagældende 96 øre til 105 øre pr. kg. Tilsvarende forhøjelser skulle finde sted for de øvrige sukkerkvaliteter, men for enkelte af disse kvaliteter blev prisforhøjelsen dog 10-12 øre, fordi de gældende prisdifferencer ikke fuldt ud dækkede forskellen i fremstillings-kostningerne.

Spørgsmålet behandlede derefter ved et møde i folketingets sukkerudvalg, og der var i udvalget enighed om rimeligheden i forhøjelsen, som derefter fandt sted.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Gøting* til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren foretage en tilbunds-gående undersøgelse af rentabiliteten i forbindelse med en eventuel motorisering af landpostbudene?“

Gøting: Må jeg først sige, at jeg naturligvis er helt klar over, at et lignende spørgsmål er blevet behandlet her for kun et par måneder siden. Når jeg alligevel drager spørgsmålet om landpostbudenes motorisering frem igen, er det, fordi jeg med glosen motorisering i denne forbindelse mener motorisering med biler, ikke med knallerter eller med motorcykler, og dernæst, fordi det tidligere medlem hr. Tholstrup i et interview til Vejen frem den 29. november har sandsynliggjort, at en motorisering kan

gøres rentabel. Baggrunden for spørgsmålet er heller ikke så meget den at få posten hurtigere frem — selv om det formentlig også vil blive en følge — som den gennem en rationalisering med moderne tekniske hjælpemidler at forøge det enkelte menneskes, her landpostbudets, produktivitet. Det er jo den vej, vi skal.

For at sige det kort: en robust lille vogn vil ifølge FDMs kalkule kunne holdes for ca. 3 600-3 700 kr. pr. år, alt iberegnet, minus de anskaffelses- og driftsbeløb, som alligevel går i statens kasse, f. eks. omsætningsafgift, benzinskat og lignende. Det giver for 3 000 landpoststruter ca. 11 mill. kr. om året. 3 000 landpostbude, der kører i bil, vil kunne overkomme mere, end de kan i dag; man vil formentlig kunne forøge ruten fra de nuværende 26 km til 40 km. Det betyder, at de ca. 1 000 aspiranter og ekstrabude, som i dag supplerer de 3 000 faste bude, kan gå over i mere produktivt virke. Dette medfører i første omgang en besparelse på ca. 12 mill. kr. om året; det er straks 1 mill. kr. på plussiden. Hertil kommer, at flere pakker vil kunne tages med på turen, med andre ord: der spares adskillige ture for den enkelte adressat ind til det lokale posthus. Menneskemateriellet slides mindre, cykler og tykke vinteruniformer spares, det sidste i hvert fald delvis. Og så er der helt set bort fra, hvad de ca. 1 000 sparede ekstrafolk vil kunne betyde i øget produktion.

Jeg erkender, at der kan være mange individuelle og praktiske hensyn at tage, som måske ikke gør sagen så ligetil, som mine 5 minutter har givet mig lejlighed til at skitsere, bl. a. omlægning af ruter, erhvervelse af kørekort, garagespørgsmål, spørgsmålet om, hvem der skal holde bilerne m. v. Med hensyn til det sidste mener jeg i øvrigt, at man, som flere og flere moderne indstillede firmaer gør det, skal lade postbudene overtage bilerne for egen regning. Det har vist sig at være en god forretning for begge parter.

Der kan som sagt være mange spørgsmål, som det kan være vanskeligt at klare i første omgang, og jeg har derfor heller ikke anmodet den højtærede minister for offentlige arbejder om at tage stilling til eller i øvrigt uddybe spørgsmålet her og nu.