

[Storgaard.]

nybagt folketingsmand ind i rigsdagen, havde han en bøn med fra sin hjemegn om at få anlagt en ny bane til gavn for hele befolkningen i de egne, hvor der var langt mellem husene. Men dengang blev statsbanerne, ja, også privatbanerne, betragtet som et samfundsgode og ikke som en forretning, der skulle baseres på, at den kunne give overskud. Dette medførte, at mange baner blev bygget på strækninger, hvor de har gavnet befolkningen. De har aldrig givet overskud, har tværtimod givet underskud, men der er vel ingen her i tinget, som vil bestride, at samfundsmæssigt har de danske statsbaner været med til at gavne hele det danske folk. Det samme gælder alle disse tusinder af tønder land hedejord, der i dag er frugtbar agerjord, fordi man på daværende tidspunkt kørte tusinder og atter tusinder af vognladninger mergel med statsstøtte ud til de landmænd, som i høj grad trængte til hjælp til deres kalkfattige jord. Og hvor mange stationsbyer er der ikke opblomstret, fordi de var så heldige at få en bane!

Når det er sagt, må jeg måske have lov til at påpege, at jeg tror, det ville have været en stor lykke for transporten, hvis vi havde fået en trafikplan i 40'erne med retningslinjer for bilruter både for gods og rejsende. Men der kom intet. Tværtimod kan vi konstatere en konkurrence mellem baner og biler, som vi ikke kunne deltage i hos DSB, fordi det høje ting fastlagde vore takster. Dette har medført, at banerne har tabt det meste af deres godstrafik. Jeg har i årenes løb igennem skattevæsenet set mange unge, dygtige folk, der havde opsparet kapital til at købe en lastvogn, og som straks forsøgte at få kørsel. Det skete ved, at en sådan ung mand forsøgte at erobre statsbanernes kunder, både mejerier, slagterier og korn- og foderstofforretninger. Men tit og ofte gik det sådan, at det første år kørte han på gummi, det andet år på veksler, og det tredje år kørte han baglæns ud af dansen og kunne måske med held blive chauffør med op til 16 timers arbejdsdag til underbetaling. For det er klart, at skal alle disse tusinder af lastvogne konkurrere med hinanden indbyrdes, så sker det ved, at de ofte kører med op til 50 pct. overlæs. Hvor tit bliver man ikke udsat

for på landevejene at blive overhalet af disse store lastvogne med anhængere, som kører med over 80 kms fart til stor fare ikke blot for dem selv, men også for andre vejfarende?

Også for persontrafikkens vedkommende vil jeg gerne omtale visse kendsgerninger. Ved de sidste store takstforhøjelser læste vi i dagspressen — jeg troede i begyndelsen, at det ikke var sandt, men der var så mange, der skrev det, at vi var nødt til at tro på det — at det var blevet sagt i det høje ting, at højere takster hos DSB ville hjælpe til at holde forbruget nede. Jeg tror nok, at alle vi tusinder af tjenestemænd inden for DSB blev lamslået over en sådan udtalelse fra det høje ting. Her havde vi gennem samarbejdsudvalg med vore overordnede gjort forsøg på at påvise besparelser på alle områder — det gjaldt tilrettelæggelse af en mere effektiv tjeneste, således at vi sparede mange tjenestemænd. Man nedlagde trinbrætter og lukkede mange små stationer på visse tider af døgnet. Det har medført, at togførere, som før kun havde sikkerheden, rapportskrivning og billettering at passe, i dag alene må fremføre tog med 4-5-6 minutter imellem hver station, hvor de kun har et halvt minuts ophold, hvor de må tømme postkassen, gå på varehuset med gods, sørge for udskiftning af rejsende, så afgang og ind i toget; men der er for ringe tid til at skrive billetter til de nye rejsende, der er kommet, for 4-5 minutter mellem hver station er ikke ret meget, og tit kommer de rejsende med en tikroneseddél, selv om de kun skal af med 60 øre. Det forlanger DSB i dag af folk, der er imellem 60 og 70 år. Men jeg forsikrer det høje ting for, at vi gør det med glæde, fordi vi altid har elsket vor etat og vil gøre alt for at skabe et tilfredsstillende resultat økonomisk set og vil gøre alt for at tilfredsstille vore kunder, de rejsende, således at de kan sige: det er herligt at rejse med DSB. Vi har ikke påført staten udgifter til investering ved at køre med de danske statsbaner, men jeg tror, der vil blive stor skuffelse hos tjenestemændene, hvis den højtærede minister gennemfører takstforhøjelser. Vi har nu i flere år været vidne til ovre i provinsen, at 4 personer kan leje en bil og køre til København for samme pris, som billetten koster med DSB. Kan