

[Storgaard.]

imod er månedskort mellem bestemte stationer samt ugekort rejsehjemmel, der benyttes af tusinder fra hjemmet til arbejdspladsen, og jeg beklager dybt, at den højtærede minister har taget disse med, for ministeren ved, at det er en daglig udgift for at nå arbejdspladsen. Men tænker den højtærede minister på, at det drejer sig først og fremmest om at nedskære købeevnen, så er formålet nået.

Skal vi konkurrere, er det så rigtigt, må jeg spørge, at hæve taksterne med 10 pct.? Er det på den måde, vi får større indtægter? Nej, jeg kan forsikre den højtærede minister, at mængden af godstransport vil gå tilbage, men måske ikke indtægten derved. Men er det nu den rigtige vej at gå? Jeg mener nej.

Må jeg nævne banepakker. Pakker er billige hos postvæsenet, men nu skal banepakker sættes op med 25 øre. Hvorfor tager statsbanerne og postvæsenet ikke ens takster? På denne måde tager postvæsenet det hele fra statsbanerne.

Vi har ofte inden for etaten ønsket, at det høje ting ville overlade fastsættelsen af taksterne til dem, der har med arbejdet at gøre. For sagen er så enkel: vil man skaffe sig større indtægt, så sker det ikke ved at skruer taksterne op, for så mister vi vore kunder. Og det ligger sådan i dag, at 4 personer i Jylland, der skal til København f. eks., billigere kan leje en bil end tage med toget. Mon ikke det høje ting kan forstå, at jo højere takster, des færre kunder?

Jeg læste med megen interesse det konservative folkepartis pressetjeneste, der skriver — jeg vil gerne med den højtærede formands tilladelse have lov at citere —:

„Det var helt rørende at høre trafikminister Kai Lindberg foreslå en forhøjelse af statsbanernes takster med 10 pct., hvilket vil indbringe godt 50 mill. kr.

Forhøjelsen er absolut nødvendig i betragtning af, at statsbanernes økonomiske driftsresultat, væsentligst som følge af meget kraftige stigninger i lønudgif-

terne, fra driftsåret 1960-61 til driftsåret 1961-62 blev forringet over 52 mill. kr., sagde han.

Præcis for et år siden, den 20. oktober 1961, stod trafikministeren i samme situation, og en prisforhøjelse af tilsvarende størrelsesorden blev gennemført. Ved den lejlighed sagde han bl. a.:

Forhøjelsen er nødvendiggjort af de i foråret indtrufne stigninger i lønningerne og af de gennemførte arbejdstidsforkortelser, idet statsbanerne herved må regne med at være påført en merudgift på ca. 65 mill. kr. årlig.

Mon en socialdemokrat dog aldrig henfalder til refleksioner over forholdet mellem privat- og statsdrift? Med en prisforhøjelse på 20 pct. på mindre end et år ligger statsbanerne i spidsen med hensyn til prisudvikling herhjemme. På dette punkt kan det private erhvervsliv ikke være med.“

Ja, jeg kender godt konservative tanker, når det drejer sig om privat- og samfundsdrift. Må jeg til den ærede ordfører for det konservative parti sige med hensyn til rationalisering inden for statsbanerne, at jeg tvivler i høj grad på, at der er andre virksomheder i vort samfund, der har indført større rationalisering end statsbanerne, og det gjorde vi gennem samarbejdsudvalg, lige fra toppen til bunden. Vi talte ud om tingene: på hvilken måde man kunne spare personale, og vi gik ind for det fra grunden af og gjorde forsøg på at skabe en sådan ordening, at statsbanerne kunne klare sig selv. Men gudskelov har vi ikke lignende tilstande i DSB, som gælder for mange lastvognschauffører, der må køre 16 timer i døgnet og derover til en sulteløn, til stor fare for dem selv og ikke mindst for andre vejfarende. Hvis det er konservativ opfattelse, at taksterne ved DSB skal nedsættes, for at banerne kan få større indtægt, så må jeg i høj grad drage rigtigheden heraf i tvivl. Nej, det er tjenestemandslønninger, og dér har de konservative ydet regeringen en stor støtte ved at indføre oms.