

[Storgaard.]

ikke da regeringen nu, efter at der er vedtaget prisstop og avancebegrænsning, ugen efter selv fremmer et lovforslag om 10 pct.s forhøjelse af de danske statsbaners takster. Det ærede såkaldte arbejderparti, socialdemokratiet, ved med 100 pct.s sikkerhed, hvem der skal betale. Det skal de, der ikke har råd til at køre i bil. Det er arbejderne og de fattigste i vort samfund, der må betale denne takstforhøjelse. Må jeg i denne forbindelse gøre den høje regering opmærksom på, at takstforhøjelserne var til første behandling sidst i oktober, netop samme dag pristallet blev offentliggjort med en stigning på 5 points. Denne stigning var nok årsagen til, at den høje regering efter min opfattelse fik et chok. Den var straks klar over, at forhøjelserne ikke kunne sættes i kraft den 1. december 1962, for det kunne medføre, at januarpristallet, hvorefter huslejen reguleres, steg, således at arbejdere og tjenestemænd ville få en dyrtidsportion mere. Kendsgerningen er, at den høje regering gættede rigtigt. Men så skulle den høje regering have ladet være med gennem pressen at fortælle sine vælgere, at det var, fordi de skulle have lov til at slippe for takstforhøjelsen i julen, ligesom den nu fortæller, at taksterne ikke skal træde i kraft før 1. maj, fordi de fattige skal have lov til at rejse billigt i påskedagene. Nej, sagen er den enkle, at den høje regering har en vidunderlig evne til at forhøje taksterne, når pristallet er udregnet. Vi så det ved sidste takstforhøjelse, og nu, hvor det er klart, at der kan være fare for en ny dyrtidsportion, sættes forhøjelsen først i kraft, når pristalsreguleringen er foregået.

For det andet tror jeg ikke på, at takstforhøjelser er vejen til at skabe bedre økonomiske forhold for de danske statsbaner, for de taber i konkurrencen med bilerne ved at sætte taksterne op. Det kan ikke være rimeligt, når det er således, at 4 personer i Jylland kan leje en bil og køre til København billigere, end hvis de køber billetter hos de danske statsbaner. Hvad angår vognmænd, der kører med lastbiler, er jeg ikke i tvivl om, at statsbanerne får flere penge i kassen, men banerne kommer ikke til at befordre flere tons varer. De danske statsbaner er udsat for en kon-

kurrence, som den høje regering er med til at støtte til ugunst for DSB.

Ved lovforslagets første behandling foreslog jeg, at den højtærede minister foruden 10 dages kort indførte 17 dages kort, således at alle arbejdere med 14 dages ferie kunne bruge dem med fordel. Jeg tænker også på alle de tusinder af arbejdere, der får en ny indirekte skat lagt på deres rejseudgifter fra hjemmet til arbejdspladsen; jeg kan ikke sige, at den høje regering viser mådehold i denne henseende. Samtidig vil jeg endnu en gang bede den højtærede minister indføre ens takster for banepakker hos DSB og pakker hos postvæsenet.

Må jeg til slut sige et par ord til det ærede medlem hr. Horn. Jeg omtalte ved lovforslagets første behandling bilruten Esbjerg-Flensborg, hvor 3 rutebilejere på strækningen Ribe-Skærbæk-Løgumkloster-Tinglev forlangte erstatning af DSB, fordi de mente, at ruten var generende for dem. Erstatningen var så stor, at DSB måtte opgive ruten. Jeg tillader mig at citere det ærede medlem hr. Horn, som ved lovforslagets første behandling den 31. oktober udtalte følgende — det står sp. 791 i Folketingstidende — :

„Jeg vil gerne gøre en ganske kort berigtigende bemærkning til det ærede medlem hr. Storgaards fremstilling af statsbanernes rute Esbjerg-Flensborg. Det er ikke sådan, at de private ruter har søgt regres over for statsbanerne.“

Da jeg er i besiddelse af en skrivelse fra landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel af 7 august 1962, der er sendt til trafikudvalget for Ribe amt, kan jeg oplyse, at den erstatning, statsbanerne blev stillet over for, var, at Niels Iversen, Ribe, skulle have 200 kr., fru Thomas Rasmussen, Skærbæk, 240 kr. og Johs. Schmidt, Løgumkloster, 310 kr. i finansåret 1962-63, og fra den 1. april til den 25. maj 1963 skulle de have henholdsvis 30 kr., 40 kr., og 50 kr. Det er, hvad trafikudvalget for Ribe amt har bestemt. Det var dette brev fra landsnævnet, der gav mig anledning til at spørge: kan statsbanerne så ikke søge erstatning hos generende bilruter — det gælder også lastbiler — der kører fra bystation til bystation og erobrer gods, som DSB hidtil har kørt med?

Må jeg til slut sige som min opfattelse,