

[Kaj Rasmussen.]

avisportoer, der er den væsentlige årsag til denne tingenes tilstand.

Generelt må jeg sige, at det står mig helt klart, at enhver takstforhøjelse vil få konsekvenser for vort erhvervsliv. Takstforhøjelser er jo i deres væsen omkostningsfordyrende, men behøver vel ikke at være det i alle situationer. Gennem rationalisering og andre forholdsregler er der vel en lille mulighed for, at prispolitikken kan blive fornuftig — men det skal jeg lade ligge ved denne lejlighed. Derimod vil jeg gøre et par bemærkninger om den rationalisering, jeg er meget glad for finder sted inden for post- og telegrafvæsenet. Det gælder på en meget lang række områder, hvoraf jeg bare skal trække et par enkelte frem.

Jeg mener, det forholder sig sådan, at vort postvæsen i almindelighed har ord for at være velvilligt, og det er jo ikke uden grund. Der er gjort meget for inden for en forsvarlig økonomi at imødekomme publikums krav om en førsteklasses behandling, og det kan vel også med rette siges, at vort postvæsen i så henseende ligger over, hvad mange andre lande byder på — jeg behøver vel bare at pege på brevstemmesagen fra Italien og det italienske postvæsens manglende hurtighed i denne sag.

For ganske nylig er der indført en adskillelse i behandlingen af 1. klasses og 2. klasses post dels for at få post til højere takst frem hurtigst muligt, dels for ved henlæggelse af post til lavere takst — og her tænkes jo først og fremmest på tryksager — til behandling i de trafiksvage timer at opnå en bedre udnyttelse af personale og materiel.

Der er jo også sket det, at den tidligere stedfindende postomdeling på de såkaldt skæve helligdage er bortfaldet. Der er herved sparet meget store summer ved undgåelse af tjeneste i forbindelse med stort set betydningsløse helligdagsomdelinger.

Flyvemaskiner er også taget i brug til indenlandsk postbefordring: Nordjylland i 1963 og Natjyden 2 København-Billund fra

1. marts i år. Herved får hele Jylland morgenomdeling af den sene aftenpost fra København og dele af Sjælland, og tilsvarende forhold gælder i modsat retning.

Jeg kan i den forbindelse nævne — og det er vistnok meget interessant at få at vide — at 80-90 pct. af brevposten foreligger til morgenomdeling overalt i landet, og det må vel også betyde, at interessen for og kravet om indførelse af eftermiddagsomdeling overalt i nogen grad har tabt i betydning.

I løbet af de sidste tre år er mere end 600 landpostruter blevet motoriseret, og jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om han er i stand til at oplyse, hvor mange ruter der endnu kan og vil blive motoriseret.

For at formidle kontakten mellem postvæsenet og dets kunder er der for ganske nylig oprettet en særlig kundetjeneste, der søger at koordinere kundernes og postvæsenets fælles interesser. På større steder, hvor postmængden begrundet det, er der etableret mekaniske sorteringsanlæg. Jeg mener vitterligt, der er sket meget inden for postvæsenet, som fortæller, at alle ansvarlige har øje for rationaliseringsmuligheder og er villige til at rationalisere, hvor det er muligt.

Selv med de takstforhøjelser, der nu foreslås, er posttaksterne herhjemme holdt på et niveau, der nok kan være rimeligt i forhold til den almindelige prisstigning i øvrigt. Havde ministeren villet følge med den almindelige prisstigning i sit forslag, ville portoen for breve inden for første vægtsats blive ca. 55 øre, hvor den, i hvert fald indtil dette øjeblik, er 35 øre og kun ønskes forhøjet til 40 øre. Danmark har da også den billigste porto i Norden og har en vægtgrænse for første vægtsats på 50 g, hvor de andre lande kun har 20 g.

Til slut vil jeg gerne spørge den højtærede minister, om der er nyt at meddele i forbindelse med det problem, det ærede medlem hr. Poul Nilsson rejste, da postloven sidst var til behandling i det høje