

[Vagn Bro.]

stod, at tjenesten kun skulle være så længe, som der var grund til at bruge den pågældendes kundskab, så troede jeg, at hvis de pjalt rutebiler deroppe i det lille distrikt kunne hjælpes i 2 eller 1½ år, måtte der siden være tilstrækkeligt udmærkede og kloge folk, der kunne have ført dem videre. Det er kernen i denne sag, men den skal jeg ikke komme nærmere ind på efter det gunstige resultat, jeg mener denne forhandling i dag har fået.

Ninn-Hansen: Det er egentlig mærkværdigt, at hvis der fremkommer nogle kritiske bemærkninger om en rent konkret sag i forbindelse med DSBs virksomhed, skal det straks udlægges på den måde, at det er en DSB-hader, der siger det. Således var jo det ærede medlem hr. Aksel Larsens udtryksform. Nu er det vel egentlig lidt svært at placere det ærede medlem hr. Vagn Bro og mig og vore partier som DSB-hadere. Det er dog ikke så forfærdelig længe siden, vi har stemt for et finanslovsforslag, hvis indhold havde en vis betydning for DSBs økonomi. Hvis vi hadede DSB, ville vi formentlig ikke have været med til at give det tilskud, der fulgte gennem vor positive afstemning for finanslovsforslaget. Men lad det ligge, det kan ikke være det afgørende. Hvad det drejer sig om, er, at vi dels skal varetage statens interesser, dels se på, om staten udfører sine funktioner på den rigtige måde, for det er vel, når alt kommer til alt, en af vore væsentligste opgaver at være ikke alene iagttagere, men også kritikere på dette område. Derfor har vi lov til at undersøge, om den fremgangsmåde, en statsinstitution anvender, nu er helt igennem rigtig, og dér er det ikke afgørende, om man synes om den eller ej.

Den højtærede minister henviste for en stor del til det ærede medlem hr. Aksel Larsens bemærkninger; det kan for så vidt ikke undre, at det ærede medlem hr. Aksel Larsen og den højtærede minister, der i denne sag har det samme principielle ud-

gangspunkt, er uenige med os andre, som mener, at DSB har en betydelig trafikmæssig opgave, men at denne opgave må være begrænset, og at den må være udsat for konkurrence. Det er det, det drejer sig om, når det kommer til stykket. Når det ærede medlem hr. Aksel Larsen, og vel også dermed den højtærede minister, mener at kunne fastslå, at vi vil gøre DSBs underskud større, idet vi vil forhindre DSB i at gøre en god forretning, så må jeg sige, at det er naturligvis ikke det, vi vil. Det, vi har vendt os imod, er, at en statsinstitution anvender metoder og midler, som andre, altså private, ikke har mulighed for at anvende og ikke har. Det er det, der er vort udgangspunkt, og det, der hele tiden er gået igennem de bemærkninger, vi har gjort herom.

Jeg synes, at både det ærede medlem hr. Aksel Larsen og den højtærede minister ganske glemmer at se på, hvordan sagen ser ud fra forbrugernes synspunkt. Vi har den opfattelse, at såfremt vi begrænser DSBs opgaver og placering i trafiknettet og tillader en konkurrence fra private, gør vi forbrugerne, dem, der skal køre, en tjeneste, for så bliver befordringen billigere. Hvis man derimod går den vej, som det ærede medlem hr. Aksel Larsen synes at være inde på, at tillade DSB med dens rutebilvirksomhed at gå langt videre — og det lå vel også i den højtærede ministers bemærkninger, da han sagde, at han var utilfreds med det flertal, der er i det høje ting — mener vi, det fører til en monopolstilling og dermed en fordyrelse for forbrugerne.

Jeg forstår ærlig talt ikke, at den højtærede minister gav udtryk for en vis utilfredshed med, at vi havde ønsket at drøfte disse spørgsmål i dag. Det må dog en gang imellem være således, at de principielle spørgsmål, der er os imellem — og der er et klart område her — skal vi have lejlighed til at drøfte, og den højtærede minister var jo ikke selv tilfreds med tingenes tilstand. Ministeren sagde, at vi ikke har fået