

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nuværende tidspunkt ingen muligheder for kapacitetsforøgelse, altså i den øjeblikkelige situation.

Der har fra DDRs side også været fremsat ønske om fragtnedsættelse for dansk transportstræk. DSB har måttet give afslag herpå. Årsagen er dels, at der for at bringe vognene frem til læsning og i en vis udstrækning også efter aflæsning er tale om et ret betydeligt tomløb, dels, at vognene med en last på gennemsnitlig ca. 10 t giver en for lav fragttindtægt til, at prisreduktion kan komme på tale, når hensynet til normal drift skal tilgodeses.

Selv om DSB således ikke fuldt ud har kunnet tilgodese DDRs ønsker, er det dog min opfattelse, at tilbuddet om levering af 210 vogne pr. uge i væsentlig grad kan opfylde transportbehovet, idet der inden for denne ramme indtil årsskiftet vil kunne banetransporteres ca. 16.000 t træ fra danske havne til DDR.

Jeg deler naturligvis fuldt ud hr. Fuglsangs ønske om at skaffe beskæftigelse til danske havnearbejdere, men det er mit absolutte indtryk, at DSB i denne sag ud fra den øjeblikkelige situation har handlet forretningsmæssigt helt korrekt.

Fuglsang (DKP):

Jeg kan kun takke ministeren for de oplysninger, som vi har fået, men alligevel kunne jeg godt tænke mig, om vi kunne få lidt mere positivt at vide.

Sagens kerne er jo på den ene side, som jeg sagde i mit første indlæg, at der gøres ganske meget på alle andre områder for at styrke forbindelsen med de socialistiske lande, og på den anden side kan vi glædeligvis også konstatere, at netop Gedser-Warnemünde-ruten er i fremgang, og det kan vel kun være i begges interesse, at denne fremgang øges.

En af de ting, som jeg godt vil bede om at man overvejer yderligere, er spørgsmålet om kvantumsrabatten. Sagens kerne er jo, at Danmark her ligger i konkurrence med andre lande, ikke mindst med vesttyske havne og Bundesbahn, og alle andre steder tager vi nøje i agt, at vi virkelig er konkurrencedygtige, så også dette spørgsmål bør spille ind.

Jeg ved, at trafikministeren er på nogenlunde talefod med sin DDR-kollega, og jeg vil spørge, om han ikke tror, man kunne komme lidt længere ved forhandlinger indbyrdes.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg skal da ved given lejlighed gerne komme ind på det spørgsmål også med min østtyske kollega, men jeg vil sige, at det, der også er væsentligt her, er, om det er andet end en engangsforestilling, en engangsforretning, for planlægningen af kapaciteten i fremtiden må jo rette sig efter, om det er en engangshistorie eller det er noget, der bliver en fast forretning.

Der ligger en række problemer her, som man må tage nøje hensyn til i den videre planlægning.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Hagen Hagensen* (KF) til ministeren for offentlige arbejder:

»Vil ministeren begrunde, hvorfor DSB forlader forpagtningsprincippet i sin kioskdrift til fordel for fast ansatte bestyrere, og vil han drage omsorg for, at den planlagte ombygning af kioskerne til små butikker ikke vil betyde konkurrence for selvstændige mindre handlende?«

(Spm. nr. 78).

Skriftlig begrundelse.

I Berlingske Tidende for 22. oktober beklager direktør P. Herp, DSB-kioskerne, at disse har givet utilfredsstillende driftsresultater på grund af konkurrence fra »benzinstationer, bager og supermarkeder«. Det hedder også, at mange kiosker vil blive ombygget til små butikker, som man kan få øje på, og at de skal virke så indbydende, at de kan trække kunder til.

DSB-kioskerne må i særlig grad betragtes som en service over for de rejsende, og det virker derfor urimeligt, når der på denne måde fra en statsvirksomhed som DSB direkte opfordres til konkurrence med selvstændigt næringsdrivende.

Det forekommer i det hele taget ejendommeligt, at DSB åbenbart nu agter at ændre den hidtidige kundeservice til almindelig konkurrencepræget forretningsvirksomhed.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Spørgeren synes at være af den opfattelse, at DSB selv driver kioskvirksomhed på sine om-