

[Ivar Hansen]

steder, hvor det måske ikke er økonomisk favorabelt at have en kollektiv trafik uden offentlige tilskud – i fremtiden i højere grad også må tage hensyn til de vilkår, som gennem DSBs takstpolitik påføres de private og med DSB konkurrerende virksomheder, og det vil i første række sige færgeruter og private vognmænd etc.

De problemer kan vi ikke løse i den debat, vi fører her i dag, tro endelig ikke det! – men det er der vel for så vidt heller ingen der gør – og derfor vil jeg godt sige, at venstre gerne ser, at trafikministeren snarest sammen med sine sagkyndige og folketingets trafikudvalg får lejlighed til en mere dybtgående drøftelse af de trafikpolitiske perspektiver, hvad angår forholdet mellem offentlig og privat trafikvirksomhed og spørgsmålet om de store trafikinvesteringers fremtidige prioritering i det hele taget. Jeg mener, vi har behov for en snarlig debat i trafikudvalget om perspektiverne i disse ting.

Når jeg har sagt dette, har jeg samtidig gjort opmærksom på, at vi ikke mener, der bør vedtages nogen dagsordener her i dag, som kan løse en situation fast på et bestemt område.

Men når vi i det hele taget fører denne debat, hænger det også sammen med andre ting; det hænger bl. a. sammen med og har en væsentlig årsag i den meget langvarige sømandskonflikt, vi havde i sommermånederne, og hvis virkninger har været særlig alvorlige for færgeruten Juelsminde-Kalundborg. Den situation har været et ødelæggende element for de private færgeruter, og derfor er det nok et spørgsmål, om ikke en af vejene frem for de private færgeruter er at søge frem til en situation, hvor man har mere faste ansættelsesvilkår for sine medarbejdergrupper, således at man får en større sikkerhed for, at arbejdet kan forløbe roligt og uden konfliktsituationer.

Men der er måske i den forbindelse et område, hvor der i stedet for er tale om overkapacitet, og det er i spørgsmålet om de bemandingsregler, vi har for vore færger og skibe. Det burde måske undersøges af trafikministeren eller af andre, om ikke disse bemandingsregler i virkeligheden indeholder det, man kan kalde for urimelig overkapacitet. Jeg mener, det er et spørgsmål, som kunne trænge til en nærmere undersøgelse.

Det er næppe at gå for vidt at sige, at der nok er politiske kræfter både i og uden for folketinget, som, når det kommer til stykket, når man kommer ind til benet af problemerne, i virkeligheden mener, at al færgedrift i Danmark bør være statsdrift, og som derfor også mere eller mindre bevidst gennem deres politiske handlinger stiler herimod.

Den opfattelse deler vi ikke i venstre. Vi mener, at DSB fortsat vil have en række rederioppgaver at løse, men vi mener lige så klart, at de private færgeruters eksistensgrundlag skal fastholdes, og da en række beslutninger her i folketinget direkte øver indflydelse herpå, har jeg hermed gjort det klart, hvilken holdning venstre vil indtage til disse problemers løsning.

Bernt Henriksen (KF):

Jeg må måske begynde med at citere J. K. Lauridsens bemærkning om, at jernbanedriften er en af menneskenes mere problematiske drifter.

Det gælder jo nemlig også her. I en konfliktfyldt tid med Preben Møller Hansen på fri fod er vi glade for at have DSBs tjenestemænd til at drage omsorg for den uhindrede forbindelse mellem landsdelene. Vi vil også gerne have DSB drevet forretningsmæssigt, således at underskuddet og taksterne holdes på et rimeligt niveau. Men i hvert fald det konservative folkeparti er modstandere af, at de offentlige tilskud af DSB bruges til konkurrenceforvridning, uden at vi på den anden side i de konkrete tilfælde med lethed kan fastslå, hvornår der er tale om konkurrenceforvridning, og hvornår DSB blot fører en prispolitik, som i og for sig ville være rimelig, hvis DSB bare ikke var et statsforetagende. En yderligere komplikation er, at DSB er underkastet en anden styring end privatvirksomheder; DSBs ledelse har måske somme tider selv følt, at den kunne disponere fornuftigere, hvis den ikke var underkastet nævnte styring.

I dag drøfter vi DSBs takstpolitik. Man kunne måske forenkle tingene en anelse ved at sige, at DSBs takster skal være rimelige. Vi har nemlig fra dette høje tings behandling af forslag til lov om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsninger den 22. marts 1955 en definition af, hvad der skal forstås ved rimelig. Herefter er priser urimelige, når