

[Bolvig]

delse, som jeg altså lige har fremhævet, er nu ikke så englelig, som hr. Otto Mørch gav udtryk for. Hr. Otto Mørch sagde, at DSB ikke ønskede et monopol, og at DSB har et godt samarbejde med f.eks. de private færge-selskaber. Det vil jeg nu godt sætte et spørgsmålstegn ved. Eksempel: i Ålborg får ålborgenserne et særtilbud på særlige afgang til København til $\frac{1}{2}$ af den normale pris. Det vil altså sige, at det er specielt for ålborgensere billigere ved særlige afgang fra Ålborg at tage til København, end det er for folk, der bor i Hobro og i Randers. Man kan selv vælge, hvornår man vil tage hjem fra hovedstaden. Den tanke kunne vel nok strejfe en og anden, om ikke disse særlige DSB-tilbud til ålborgensere måske har en vis forbindelse med det private rutebilfirma Tinggaards afgang til København, eftersom de særligt udvalgte billetpriser specielt er ofret til DSB-afgange fra Ålborg, der finder sted lige før og lige efter, at denne private hurtigrute bringer passagerer til hovedstaden. Altså, hr. Otto Mørch, så engleligt, som det ærede medlem fremstillede det, er det nu ikke.

Jeg tror også, vi er mange, specielt i provinsen, der har det indtryk, at DSB måske bevidst forringer betjeningen på mange mindre landstationer for derefter, når der er færre folk, der benytter DSBs tog, at argumentere for en lukning. Det er udmærket, at DSB konkurrerer, men det må være ærligt og rimeligt. Efter det radikale venstres opfattelse er DSBs første og vigtigste mål ikke lige konkurrence, men at sikre befolkningen så gode vilkår som overhovedet muligt.

Man kan godt efter min mening få en fornemmelse af, at DSB på urimelig måde forsøger at konkurrere på Kattégat. Det er vel ikke helt forkert at påstå, at DSB tidligere hævdede og argumenterede for, at folk skulle benytte Kalundborgruten som en aflastning for Store Bælt, men efter at de i øvrigt fremragende og glimrende intercitytog, som jeg håber stadig kan blive udbygget, er sat ind, har man indtryk af, at DSB i højere grad satser på biloverførsel. Hængedækkene har været nævnt, det har været nævnt her, at prisen har været uforandret i $2\frac{1}{2}$ år, og nævnes må det da også, at man har øget rabatterne; specielt rabatterne på Kattégat er langt, langt større, efter hvad der foreligger oplyst i dagspressen, end rabatterne på Store Bælt. Man får nu en stærk fornemmelse af, at det er,

fordi DSB ønsker meget stærkt at konkurrere med de private færge-selskaber, og da er det klart, at DSB har en urimelig stor fordel.

Jeg synes, det er glædeligt, at hr. Otto Mørch fremhæver, at det ikke er DSBs opgave at ødelægge de private færgeruter – jeg har også sagt, hvorfor man nu og da kan have sin tvivl herom – for vil man nationalisere færgedriften, må man sige det åbent, og så bør vi i dette folketing have en debat om det, for selvfølgelig kan der siges mange ting også til fordel for at få nationaliseret Kattégatruterne, men det bør siges åbent og ærligt, så vi kan få en debat om det. Tør ministeren afvise, at der allerede nu er truffet aftaler mellem DSB og Det Dansk-Franske Dampskibsselskab om en overtagelse fra DSBs side af ruten fra Juelsminde til Kalundborg? Også de forlydender har været fremme i dagspressen.

Jeg hilser med glæde, at der er nedsat en arbejdsgruppe, og jeg håber, at denne arbejdsgruppe, som omfatter de private rederier og DSB, vil kunne komme frem til en fornuftig løsning.

Det radikale venstre har ikke noget mod et underskud hos DSB, for jeg sagde før, hvad DSBs primære opgaver må være, men vi ønsker ikke, at dette underskud skal sløres f. eks. af særlig restaurationsdrift ved, at DSB opfører restaurationer langs landets motorveje, at de ved hjælp af deres jernbanerestaurationslaver særlig mødevirksomhed, laver diner-transportable eller andre ting. DSB skal drive trafik, det må være det væsentlige, og det er vi villige til at betale for; derfor skal DSB ikke sløre et eventuelt underskud ved at kaste sig over andre opgaver. Staten, kommunerne og amterne må træde ind, hvor andre ikke kan yde den nødvendige transport og service, som samfundet ellers forlanger.

Hr. Glensgård's dagsordensforslag, der pålægger regeringen at nedsætte et udvalg, der skal belyse konkurrenceforholdene mellem DSB og private trafik-selskaber, er ikke nødvendigt, hævder både ministeren og hr. Otto Mørch, fordi der er nedsat en arbejdsgruppe, der snart vil barsle med en rapport, der skal være i stand til at belyse problemerne. Nu vel, lad os da så give udvalget en chance, og lad trafikudvalget holde ministeren fast f. eks. gennem et samråd. Hr. Ole Henriksen sagde for lidt siden, at han ønskede klarere retningslinjer og mere klarhed; det ønske