

[Fuglsang]

af denne art. Jeg bruger dette udtryk, fordi det nok i dette tilfælde drejer sig om Samsø, men mere principielt er det et spørgsmål om holdningen til både Samsøs og andre øsamfund's krav på en båd for menneskene og for erhvervene trafikmæssig service. Her er Samsø jo bare ét eksempel, som nu er kommet frem, bl. a. fordi spørgsmålet på en båd prisværdig og saglig måde er fremført over for os af øens repræsentanter, men der er jo en hel del, som har lignende problemer.

Oppe hos os i det nordjyske har vi Læsø, som også kunne trænge til at få sine forbindelser med omverdenen udbygget. Jeg siger det ikke for at snakke uden om Samsøs problemer, men fordi det er et problem, der såmænd også drejer sig om områder langt inde i landet, som på grund af trafikmæssige mangler næsten er stillet i en øsituation. Jeg tænker på de 11 borgmestre, vi har haft oppe i Vesthimmerland, jeg tænker på Thy og mange andre steder. Jeg siger det også til eftertanke for de mere lokalt interesserede repræsentanter for Samsø, som hr. Lowzow omtalte, og som i dette tilfælde taler Samsøs sag varmt. Det går jo ikke, at de tænker, at så kan man spare andre steder, for andre steder har man tilsvarende problemer.

Men vi er positivt indstillet over for samfundernes krav, og ministeren kan regne med vor støtte, hvis han skulle vise sig imødekomende på den ene eller den anden måde, sådan som det bl. a. blev drøftet i spørgetiden i onsdags i forbindelse med en eventuel oprettelse af en forbindelse mellem Nord-samsø og Århus.

Der tales både her og ved anden lejlighed om det med at spare på pengene, men dette er et af de mange områder, hvor man skal se på, ikke blot hvad man bruger af penge, men også hvad man samfundsmæssigt får for de penge, man bruger. Det drejer sig på Samsø som i andre områder om at sikre den almene udvikling, skabe og opretholde arbejdspladser, udvikle de for moderne produktion og afsætning så nødvendige transportmidler osv. Hvis man sparer her, kan det samfundsmæssigt blive for dyrt på andre områder.

Jeg vil gerne sige i den forbindelse, som det også er nævnt af en anden ordfører – jeg tror, det var hr. Melchior – at det er udmærket, at man med mange tal påviser den skæve udvikling, som har fundet sted, når man sammenligner benyttelsen af den private rute

og statens rute. Men her spiller det vel i ikke ringe grad ind, at DSB og de ansvarlige for DSB-driften selv har bidraget til at undergrave deres eget underlag ved stadige nedskæringer og stadige forringelser af servicen.

For mig at se er der ingen tvivl om, at det er det offentlige, der skal drive transporten her, det må være en offentlig opgave. Denne indstilling er for så vidt ikke blevet mindre efter det svar, som trafikministeren har givet udvalget, og hvori han siger, at DSB er rede til at træde til, når, som det bl. a. hedder, det private rederi må ophøre med sin sejlads på grund af økonomiske vanskeligheder.

Det er for så vidt en lærerig betragtning også i diskussionen om, hvad der er mest økonomisk og fordelagtigt: offentlig eller privat drift. Så længe private finder en økonomisk interesse i at drive et foretagende, bør man efter nogens mening overlade det til dem, men når de ikke finder økonomisk interesse i det, bør staten træde til. På den måde kan den myte let opstå, at statsforetagender uvægerlig giver underskud.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Må jeg først sige følgende om ministerens redegørelse: den virkede i første omgang meget overbevisende, og over for dem, der kender lidt til Samsø og øens problemer, må man vel også tilføje, at sådan, som det fremgik af redegørelsen, er det. Eller er der mon alligevel noget, der ikke kom med i redegørelsen? Ja, det var der, og det har været berørt af nogle af ordførerne. Men det bør understreges, at ingen tror på det med de to tredjedele af trafikken, der, efter hvad ministeren fortalte os, nu blev besørget af den private færge, for det er jo rigtigt, at DSB har tilrettelagt sin sejlplan, så det ikke var muligt at konkurrere med Hov-Sælvi-færgerne. Så man kan ikke efter min opfattelse godtage ministerens redegørelse til kurs 100, så nemt forholder det sig ikke. Man gør det først vanskeligt at bruge DSB, og så laver man en fin statistik, der viser, at man ikke vil bruge DSB, man foretrækker den private rute.

Men når dette er sagt, vil jeg sige, at der er nok en helt anden ting, som bør tages frem i dag, og det er, at Århus-Kolby Kås formentlig aldrig nogen sinde ville kunne konkurrere med Hov-Sælvi set ud fra ét