

[Juul Madsen.]

en stor og glædelig trafikbegivenhed. Overfartstiden er nedsat fra godt 3 timer på Gedser-Grossenbrode ruten til ca. 1 time på den nye rute, Rødby-Puttgarden. Den korte sejlroute, kun 19 km, betyder således, at de 3 færger, der før sejlede 9 dobbeltture, nu i stedet sejler 18 dobbeltture i døgnet. På denne baggrund lader det sig ikke skjule, at for de motorkørende og ikke mindst for eksportvirksomheder i København og på Sjælland blev de nylig offentliggjorte takster for ruten en skuffelse.

Nu må jeg understrege, at vi jo alle er bekendt med, at der skal opkræves særavgifter til forrentning af jernbaneanlæggene både på dansk og på tysk side. Men det har alligevel givet anledning til nogen forundring, at en bil med fører skal betale omkring 60 pct. mere for en billet tur-retur end for en tilsvarende dobbelttur over Store-Bælt, der som bekendt giver et stort overskud.

Men endnu større er måske skuffelsen for erhvervslivet og de vognmænd, der havde håbet på en hurtig forbindelse til det sydlige udland til en antagelig pris. Forholdet er imidlertid det, at et ton gods, læsset på lastbil og overført fra Rødby til Puttgarden, i færgetakst koster 21 kr. 50 øre plus 10 kr. som andel i banebilletten, altså godt 30 kr. pr. ton, alt efter forholdene 40-65 pct. dyrere end over Store-Bælt. Til eksempel kan man for det samme beløb få en ton gods læsset på en banevogn i København, kørt med bane helt fra København til Rødby, sejlet tværs over Østersøen og kørt halvvejs til Lübeck. Det spørgsmål må jo i denne forbindelse kunne rejses, om det er rimeligt med en så kontant forskelsbehandling mellem biler og baner, oven i købet på et område, hvor både landbrug og industri har en væsentlig interesse i frit valg af transportmiddel og transportvilkår til fællesmarkedslandene.

Lad mig gentage: vi ved, der skal opkræves særavgifter, men det bør vel ikke hindre og vil forhåbentlig heller ikke hindre, at der kan føres en smidig takstpolitik. Særavgifterne kan vel næppe begrunde åbenbare urimeligheder i forholdet mellem den transport, der foregår på jernbaneskiner, og den transport, der foregår på gummihjul. Det er jo kun jernbane-

anlæggene, der skal betales; vejanlæggene er betalt på anden måde.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg er meget glad over det ærede medlems bemærkning om, at det var en lykkelig begivenhed, da vi kunne åbne fugleflugtslinjen i forrige uge. Jeg finder dog anledning til at sige, at det ærede medlems parti ikke har nogen ære derfor, da det ærede medlems parti ikke medvirkede, dengang vi gennemførte loven om fugleflugtslinjen.

I anledning af det ærede medlems spørgsmål om takster for biloverførsel over Østersøen vil jeg gerne indledningsvis gøre opmærksom på, at de statsbaneoverfarter, der findes over Østersøen og over Øresund ikke er ensidige danske foretagender, heller ikke når der som på Helsingør-Helsingborg overfarten udelukkende sejles med danske færger.

Da der i sin tid blev truffet aftale med de tyske myndigheder om udbygning af den såkaldte fugleflugtslinje, blev der fra tysk side stillet det absolutte krav, at de påregnede indtægter skulle fastsættes med henblik på fuld dækning af udgifterne, herunder udgifterne til forrentning og afskrivning, og fra dansk side kunne vi vanskeligt modsætte os dette krav, da vi jo også kræver statsbanerne drevet efter forretningsmæssige synspunkter. Efter de dengang foretagne beregninger, der ganske naturligt måtte baseres på den da anslåede trafikmængde, ville dette krav kun kunne opfyldes, hvis der på den nye overfart blev anvendt samme takster som på den bestående.

Ved sammenligning mellem de to overfarter bør det haves i erindring, at den gamle overfart kunne startes uden større anlægsarbejder, idet der jo fandtes en færgehavn i Gedser og også en slags havn i Grossenbrode. At disse anlæg ikke længere slår til, og at vi derfor, hvis vi skulle været blevet i Gedser, måtte have ofret penge til havneudvidelser og færgeanskaffelser af en størrelsesorden omtrent som til udbygning af fugleflugtslinjen, er som bekendt en stærkt medvirkende årsag til, at vi fra vor side er gået ind for denne nye linje.

Som nævnt er bibeholdelsen af taksten af samme størrelse på den nye overfart som