

## [Fuglsang.]

belsers for at gøre store dele af Danmark til sit opland.

Det er altså derfor, at jeg har stillet mit spørgsmål, om ikke det var på tide at opsigte den aftale, der er truffet dér, som i og for sig stridende mod brede danske interesser.

**Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):**

Det spørgsmål, som hr. Fuglsang oprindeligt stillede mig, lød: Vil ministeren oplyse om de økonomiske og praktiske principper for den aftale, der er indgået mellem DSB og ØK-selskabet „Alfragt“, og vil ministeren søge denne aftale opsagt?

Ifølge de foreliggende aftaler mellem DSB og ØK drives dette selskab, Alfragt, på almindelig forretningsmæssig basis, og selskabets overskud udlodtes til aktionærene som i ethvert aktieselskab. ØK har 2/3 af aktierne, og DSB har 1/3. Hverken Alfragt eller de rederier, Alfragt repræsenterer, har nogen prismæssig favørstilling hos DSB. Containertransporten pr. bane sælges til rederierne af jernbanernes fælles markedsføringselskab for international containertransport, Intercontainer kaldet. Intercontainer aftaler transportpriser på grundlag af en international containertarif og med mængderabatter betinget af konkurrencesituationen. Rederierne bag Alfragt får samme mængderabat, som andre rederier med tilsvarende transportmængde får eller ville få, hvis de var med.

Jeg kan derfor ikke være enig med det ærede medlem i, at der er tale om, at DSB gennem Alfragt subsidierer Alfragts kunder, og jeg ser derfor heller ingen grund til at pålægge DSB at opsigte aftalen med Alfragt.

At specielt aftalen mellem DSB og Alfragt, således som hr. Fuglsang er inde på i sin begrundelse, skulle svække danske havnearbejderes beskæftigelsesmuligheder, kan jeg ikke være enig med ham i; hverken DSB eller Alfragt har trukket arbejder væk, der før var bestemt til Københavns havn; og til det, hr. Fuglsang føjede til i sin motivering om Hamburg, kan jeg oplyse, at de helt store skibe ikke kan gå ind f. eks. i Københavns havn.

Spørgsmålet om havneanlæg afgøres suverænt af de rederier og rederisammenslut-

ninger, som Alfragt er agent for, uden at DSB eller Alfragt har nogen som helst indflydelse herpå. Men det er vist ikke ukendt, at selve indførelsen af systemet med containertransporter har bevirket ændringer med hensyn til, i hvilke havne godset nu om dage losses eller lastes. Det afgørende her er bl. a. skibenes størrelses, som jeg har sagt. Det er altså forhold, der står i forbindelse med selve indførelsen af den nye transportmåde, og det synes mig derfor, at man vender noget på hovedet, når man vil laste for, undskyld ordet, aftalerne om DSB-transport for Alfragt og for dette forhold.

Jeg kan føje til, at det jo ikke er noget stort foretagende: ØKs samlede omsætning er efter det sidste regnskab, vi har set, på 17 mia. kr.; her i Alfragt er der tale om ca. 4 mill. kr. i omsætning, og knap halvdelen af det beløb går jo til udenlandske baner, som tager del i befragtingen.

**Formanden:**

Jeg er nødt til at minde om taletiderne. De er 2 minutter for spørgeren og 3 minutter for ministeren.

**Fuglsang (DKP):**

Jeg vil gerne takke ministeren for det svar, han har givet, og jeg vil gerne stille to tilægsspørgsmål.

Det første angår det, ministeren sagde om, at denne aftale intet indeholdt, som specielt begunstigede ØK og de med dem forbundne rederier. Jeg vil gerne spørge: har ministeren til hensigt at offentliggøre denne aftale? Jeg har i forbindelse med spørgsmålet søgt at få den i hænde, og det er foreløbig blevet mig afslået, men netop nu viser bl. a. kommunevalget jo de skæbnesvangre følger af manglende forbindelse mellem det høje ting og befolkningen udenfor, og derfor vil jeg spørge: vil det være muligt, at denne aftale og andre ting vil blive offentligt tilgængelige? Og dernæst: finder ministeren det rimeligt, at chefen for et af vore største statsforetagender på denne måde direkte blander sig i en privat koncern og dermed udbygger en meget betænkelig monopoldannelse inden for transportområdet?

**Henning Philipsen (SF):**

Jeg vil gerne stille yderligere et spørgsmål