

[Ole Henriksen]

den form for støtte, som man fører med DSB, og at være lige så kritisk over for, hvor disse penge går hen. Det mener vi er ret afgørende i den videre diskussion om rentabiliteten i DSB.

Det, det drejer sig om i denne forespørgselsdebat, er jo f.eks. JKL, den rute, som tilsyneladende må lukke den 1. marts 1978. Man bør kigge på økonomien i JKL, og man vil så se, at i øjeblikket har dette selskab en aktiekapital på 17 mill. kr., og de 4 både, som JKL har på den linje, regner man med har en værdi af ca. 100 mill. kr. Det rederi, der står bag JKL, er som bekendt Dansk-Fransk, og de har jo været så venlige, fordi de har andre aktiviteter end JKL; de er i færd med at bygge skibe ude i Japan. De har vist også engageret sig i boreplatformvirksomhed osv., og de mener formentlig, at tiden er inde til at flytte kapitalen over til noget mere rentabelt end lige netop et indenlandsk færgerederi. Da JKL ikke kører så godt, har man fra Dansk-Fransk i tidens løb lånt 57 mill. kr. til JKL, og det er jo også penge, der skal forrentes. Når man ikke kan sætte taksterne ned på JKL og måske på andre private ruter, skyldes det vel nok, at man er pålagt så hårde rentebyrder fra sit moderselskabs side, og at man først og fremmest skal svare dem, førend man kan begynde at koncentrere sig om at sejle billigere. Det er jo beklageligt, at når storkapitalen begynder at manipulere, kommer den i klemme, og det er vistnok det, der er baggrunden for, at JKL er kommet i vanskeligheder, mere end det skyldes, at DSB giver nogle rabatter, f.eks. for vægt over 25 t på Storebæltsoverfarten. Jeg synes ikke, det er urimeligt, at DSB giver rabatter. Hvis de på grund af disse rabatter ved en omlægning af trafikken, så man på visse tidspunkter af døgnet kan komme billigere over, får en belægningsprocent, som er mere hensigtsmæssig end den, man har ved at køre på den samme billetpris eller tonspris døgnet rundt, så mener jeg, det er rigtigt, at man giver rabatter her. Jeg mener i øvrigt også, det er god forretningsskik, at der også fra anden side gives visse rabatter, når man benytter tyndt besatte ruter og andre former for trafik. Jeg mener, at DSB er i deres gode ret til at bruge den form for billetpriser. Det er klart, at det godt kan ske i konkurrence med de eksisterende selskaber, men jeg synes ikke, det er nogen illoyal konkurrence, og jeg

vil ikke acceptere, at det er noget, der sker på skatteydernes regning. Det er en rent forretningsmæssig disposition, som jeg mener DSB skal påtage sig.

Om JKL vil jeg sige specielt, at det er rigtigt, at persontrafikken på denne rute har været for nedadgående i mange år. Til gengæld synes jeg, man må konstatere, at i de sidste 6-7 år har godsmængden været stigende, og man er kommet op over 1 mill. t her for nylig. Det viser, at der er behov for i hvert fald også at føre 1 mill. t gods over Kalundborg-Juelsminde. Det betyder igen, at vores indstilling til problemet er, at vi meget gerne ser en samordning af den trafik, som foregår fra Øst- til Vestdanmark, at man sikrer, at der som et tilbud til vognmænd, til passagerer i almindelighed og til privatbilismen er en bred vifte af overfartsmuligheder over Kattegat og også over Store Bælt, og vi er ikke interesserede i, at der slagtes nogen virksomheder her, før man meget nøje har undersøgt, om det er muligt at lave en koordineret færdsel over disse farvande, som gør, at menneskene her i samfundet har en mulighed for at komme over på andre måder end lige netop over Store Bælt.

Jeg vil meget nødig tro, at dette er forløberen for, at vi skal til at indsnævre trafikken, således at vi skal ned igennem en flaskehals og have pumpet al trafik over Store Bælt, eventuelt over en bro, som socialistisk folkeparti er imod. Vi vil derimod gerne sikre, at der er denne brede vifte af tilbud om at komme over.

Vi vil også godt se på, om det er rentabelt, og jeg skal ikke sige her, at kapaciteten ikke er for stor i øjeblikket. Det er muligt, den er for stor, men jeg vil i hvert fald gerne have bare nogenlunde bevisførelse for, at der er overkapacitet, og at en fornuftig sammenkobling af trafikmulighederne, hvad angår både gods- og persontrafikken, bliver undersøgt til bunds i et udvalg.

Her kommer jeg frem til det udvalg, som trafikministeren har sagt til os i udvalget, er nedsat. Nu synes jeg nok, at det udvalg giver mig nogle bekymringer. For det første har vi ikke hørt om noget kommissorium for dette udvalg. Jo, det skal kigge på hele problemet, og det kan ske over nogle middagsselskaber osv. - ja, det er direkte citeret, at det kunne man kigge på over en middag. Jeg synes sådan set, det er lidt betænkeligt, at man sådan