

[Alfred Hansen]

kostprisen for f. eks. Århus-Kalundborg-linjen. Hvilke prognoser, hvilke tal ligger til grund for denne bedømmelse?

Jeg vil gerne yderligere spørge ministeren: hvad viser driftsregnskabet for f. eks. kalenderåret 1976 for netop Århus-Kalundborg-linjen? Hvor stort et overskud, eventuelt hvor stort et underskud? Ministeren må meget gerne, hvis det ikke er muligt at sige det over en 1-årig periode, fortælle, hvordan driftsregnskabet ser ud for en 5-årig periode. Og her tænker jeg naturligvis også på, at eventuelle nyinvesteringer må kalkuleres med, når man beregner en sådan kostpris.

I øvrigt mener jeg ikke, at det kan være en statsopgave at drive containertransport til dumpingpriser, og vi har fået belyst her fra talerstolen i dag, at dette er en kendsgerning.

Der har ikke i dag været nævnt problemerne for småskibsfarten, som jo også rammes hårdt. Den er også ramt af DSBs takstpolitik. Der sejler jo næsten ingen mindre pramme, som normalt bruges til mindre transporter. De findes ikke mere, vi finder dem heller ikke i Københavns havn.

Ministerens plus hr. Otto Mørch har i dag sagt, at det, der først og fremmest bestemmer, hvilken rute en vognmand privat vil bruge, er sejltidens længde, det er afgangshyppigheden og først derefter priserne. Jeg skal oplyse i den forbindelse i forhold til punkt 1, sejltidens længde, at Århus-Kalundborg bruger normalt 3 timer for at gennemføre en sejlads, hvorimod Juelsminde-Kalundborg kun bruger 2½ time, altså klart i Juelsminde-Kalundborgs favør. Ad 2, nemlig afgangshyppigheden, at Århus-Kalundborg har 6 normale afgang pr. døgn, hvor Juelsminde-Kalundborg har 7 afgang. Dette skulle igen tale til gunst for Juelsminde-Kalundborg-overfarten. Ad 3, med hensyn til priserne, ligger det sådan, at en personbil plus fører koster i ordinære priser 86 kr. for en enkeltbillet på Århus-Kalundborg, hvorimod det på Juelsminde-Kalundborg koster 110 kr. Det er glædeligt, at Århus-Kalundborg kan være så billig, på trods af at det er en statsbaneoverfart. Vel at mærke, hvis der ingen underskud er, og hvis det er reelle tal, der er på bordet, er det en udvikling, som man kun kan hilse med tilfredshed, men jeg vil, indtil dette er bevist, betvivle, at Århus-Kalundborg-overfarten hviler i sig selv. Man har, frygter jeg, ført en bevidst

prispolitik, og derved har man så udkonkurreret private firmaer, som ikke har mulighed for at trække på skatteborgernes penge og heller ikke bør have det.

Jeg vil gerne stille ministeren det spørgsmål, om han er villig til at bruge den eksperitiske og sagkyndige bistand, som monopolrådet er i besiddelse af, til at få monopolrådet til at finde ud af, om der er tale om overpris på f. eks. Storebæltsoverfarten, og om der eventuelt er tale om underpris for Århus-Kalundborg-overfarten.

Endvidere kunne jeg godt tænke mig at kaste det ind i debatten, om ikke man, når man nu har beregnet en prisforhøjelse på 15 og 20 pct. for andre transportoverfarter, skulle beregne takstpolitikken og takstpriserne ud fra den enkelte overfart. Er det rigtigt at tage alle overfarter sorterende under DSB under samme hat, når vi forhandler takstforhøjelser? Burde man ikke tage ruterne hver for sig og se: hviler den rute i sig selv? Hvilket overskud er der på denne rute? Og hvis det er tilfældet, må priserne selvfølgelig sættes ned, for det skal kunne hvile i sig selv.

Jeg tror altså, at fremover er det ikke rigtigt at føre en diskussion på grundlag af de samlede DSB-overfarter, men man må tage dem enkeltvis.

Endelig har jeg et spørgsmål til ministeren, som går på det seneste forlydende, nemlig at DSB ikke bare er meget interesseret, men er påfaldende interesseret i at overtage havneanlægget i Kalundborg og eventuelt videreudleje det.

Det kunne også være rart at få bekræftet eller afkræftet forlydender om, at Mols-Linien skulle nedlægges, og at disse færger skulle placeres under DSB og besejle Århus og Kalundborg primært med fragt, samt at man til personbefordring har planer om at købe hydrofoilibåde, som skulle sejle med passagerer. Jeg synes, det ville være passende netop ved denne lejlighed eventuelt at få korrigeret eller bekræftet disse forlydender.

Med hensyn til det foreliggende forslag om motiveret dagsorden fremsat af fremskridtspartiet skal jeg sige, at vi naturligvis fra retsforbundets side gerne vil have kulegravet disse problemer. Vi mener, at forslaget om motiveret dagsorden har en meget stor skavank, en stor fejl, og det er, at man har foreslået nedsat et udvalg af forskellige instanser, men at man helt har glemt eller be-