

[Arentoft]

kender til sådanne forhold, konkrete eksempler, og om han billiger denne fremgangsmåde.

Et andet spørgsmål, som jeg også gerne vil have lov at berøre i debatten her, er containertransporten fra Hamburg. Vi har i trafikudvalget prøvet adskillige gange at få oplysninger om disse rabatordninger, som efter min mening skaber en ubillig konkurrence over for de danske havne. I stedet for at gå til danske havne går mange rederier til Hamburg og lader deres varer transportere videre billigt med containere derfra.

Derfor vil jeg gerne spørge ministeren, om ministeren vil give et tilsagn om at give trafikudvalget en samlet oversigt over de rabatter, som DSB giver henholdsvis de private vognmænd og i forbindelse med containertransporten fra Hamburg til Danmark.

Maisted (FP):

Jeg hørte på den socialdemokratiske ordfører med nogen forbløffelse. Hr. Otto Mørch udtalte: jeg tror ikke, at dansk erhvervsliv og heller ikke dansk vognmandserhverv kan være tjent med fremskridtspartiets trafikpolitik. Og senere sagde hr. Otto Mørch: jeg vil gerne meget stærkt markere, at DSB ikke har noget ønske om monopol.

For nu at få belyst disse ting, som hr. Otto Mørch udtaler på socialdemokratiets vegne, som har temmelig travlt med at ødelægge det frie danske erhvervsliv, tog jeg kontakt med Københavns Fragtmandshal i dag, og jeg har fået følgende skrivelse fra formanden, som jeg beder om tilladelse til at citere:

»Et firma, Robert Funk i Ballerup, får daglig afhentet gods i Ballerup uden fragtberegning for afhentningen. Tilligemed beregnes den reelle fragt fra Københavns godsbanegård, som er en billigere takst end fra Ballerup. Godset samles i hovedvogn og påhængsvogn og skal derefter læsses ud og sorteres til de enkelte destinationer rundt i landet, hvilket i sig selv er en arbejdsbyrde, der heller ikke betales. På den reelle fragt yder DSB alligevel en rabat.

Skandinavisk Henkel får daglig sat flere banevogne ud til deres fabrik i Valby, hvor firmaet her læsser deres varer ind uden nogen form for sortering. Her overtager DSB igen en stor arbejdsbyrde med udlæsning og sortering af alt dette gods. Ved siden af ydes

en ekstra rabat for fragten. Palletter forudleveres til firmaet, hvis man beder herom.

Dette er en ekstra kostbar byrde, som en privat transportør ikke vil kunne leve op til på grund af de store mængder, det drejer sig om. Med den kæmpeinvestering, DSB har foretaget og fortsat vil foretage i de nye modulsystemer, jfr. Plan 90, kan det aldrig forrente sig, da disse systemer kræver en meget stor arbejdsbyrde til sortering for at kunne udnytte disse moduler. DSB køber stadig flere og flere lastvogne og er i stor udstrækning begyndt at køre direkte på landevejen, uden at der først er sket en transport pr. godsvogn, og uden der siden vil ske en transport pr. godsvogn. Mange spørger, om denne udvidelse af DSBs aktiviteter er i overensstemmelse med loven om godstransport.«

Det sidste kunne jeg selvfølgelig spørge ministeren, om han ønsker at besvare.

Det her er altså meget klare eksempler på, at dansk erhvervsliv undermineres af den politik, som socialdemokratiet fører. Det er sådan, at uanset hvor stort underskuddet er, så vil det altid være dansk erhvervsliv, der skal dække dette underskud ind. Så der er altså ikke tale om, at fremskridtspartiets trafikpolitik ikke er i overensstemmelse med vognmandserhvervenes ønsker.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Der har været mange timers debat, mange ting har været sagt, og naturligvis har jeg ikke mindst med interesse lyttet til, hvad forespørgeren havde at sige.

Det ene øjeblik havde jeg indtryk af, at hr. Glensgård, og for øvrigt også visse andre ordførere – forbavsende også hr. Bolvig – repræsenterede vognmændenes interesser, det var deres interesser, man forsvarede, det var dem, der skulle have en mulighed for virkelig at konkurrere og konkurrere over for f. eks. DSB. Men det kan ikke rigtig gå, når noget af det, der ligger bag problemet, er, at man finder, at de takster, som DSB præsterer i forhold til de private overfarter, er for lave. Jeg gjorde i min redegørelse opmærksom på, at hvis man skal hæve taksterne på overfarten på Store Bælt, således at de bliver neutrale i forhold til f. eks. Juelsminde-Kalundborg, så skal de faktisk fordobles. Hvis man skal varetage de private rederiers