

[Ministeren for offentlige arbejder]

ne fremsende det til udvalget. Jeg vil ikke trætte med procenterne, men bare konstatere, at der såmænd er en udmærket parallel imellem de rabatter, jeg her er inde på, og de tilsvarende kvantumsrabatter på de private overfarter. Når det drejer sig om personbiloverfart for 10 enkeltture, som er udgangspunktet for rabatgivning, er rabatterne højere for samtlige private, end de er for DSB.

Hr. Ivar Hansen stillede mig nogle direkte spørgsmål. Hr. Ivar Hansen fandt dette med betragtningen om overkapacitet interessant og kan ikke forstå, at der nu er kontraheret 2 nye DSB-færger, der er betydeligt større. Det har i og for sig ikke meget med det, vi diskuterer her, at gøre, synes jeg, for det, der er problemet på Store Bælt, er jo, at DSB opererer med nogle meget udslidte færger. Driftsøkonomisk er det meget, meget ringe at fortsætte med dem, og det vil sige, at også under en stagnation – en udvikling, der altså ikke vil gå opad i de kommende år – vil der være behov for at have så driftsøkonomisk gode færger som overhovedet muligt.

Med hensyn til hængedæk på Kalundborg-Århus har man lært af de private, der jo har haft hængedæk i mange år. Det er selvfølgelig ud fra et ønske om at kunne udnytte den kapacitet, man har på færgerne, eller udvide kapaciteten. For vi kommer jo ikke uden om, at man ikke bare kan dirigere trafikken hen, hvor man gerne vil have den; det er også et spørgsmål om, hvor trafikken selv søger hen. Og her kommer man da ikke uden om, at der er et behov for og et vist pres på Århus-Kalundborg-linjen.

Jeg vil godt samlet – det kan være et svar til hr. Ivar Hansen, det kan også være et svar til hr. Alfred Hansen, der stillede en lang række spørgsmål om enkeltheder, enkeltregnskaber, hvordan man nåede frem til kostprisen, og hvordan det lå med driftsregnskabet for specielt Kalundborg-Århus – sige: tager man færgedriften samlet for DSBs vedkommende, så hviler den i sig selv. Der er altså ikke tale om, at der er skatteyderpenge, der går ind i selve færgedriften for at betale et underskud. Men det ligger i DSBs regnskabs teknik eller regnskabsføring, at man ikke fører regnskab for hver enkelt rute; man har ikke et specielt regnskab for Kalundborg-Århus. Der er tale om en samdrift, idet man – som jeg var inde på tidligere på dagen – har fælles administration for skibene, fælles

administration for mandskabet osv. Der er jo ofte tale om udveksling, og man sætter færgerne ind her og der. Derfor denne form. Jeg er meget enig i hr. Ivar Hansens sidste bemærkning, at det vil være en god ting, hvis vi i trafikudvalget på et tidspunkt kan få en drøftelse omkring de fremtidige store trafikinvesteringer. Jeg vil endda gå videre og sige: også ud over investeringen, hvordan skal politikken som sådan være, hvis man går ned til det mere principielle? Det er også et svar til hr. Tyroll, der var inde på de samme betragtninger. Jeg glæder mig selv meget til, at vi – jeg kan ikke sige hvornår – får et oplæg fra den planlægningsafdeling, som nu for nogle dage siden kom i gang i ministeriet. Nu skal de køre ind, og de skal have mulighed for tilstrækkeligt dybtgående at vurdere det materiale, der foreligger. Men det giver os en mulighed for den debat, som hr. Ivar Hansen efterlyser.

Hr. Bernt Henriksen stillede et spørgsmål, nemlig om vi i trafikudvalget i samråd med mig kunne tage en drøftelse omkring takster, priser og forskellige andre sider af dette problem. Jeg kommer naturligvis, hver gang udvalget beder mig om at komme i samråd, jeg forsøger også at svare på de spørgsmål, der bliver stillet til mig, og vil gerne være med i en drøftelse, men jeg må bare gøre hr. Bernt Henriksen opmærksom på, at der jo er den arbejdsdeling i dette ting, når det drejer sig om taksterne, at det er finansudvalget, der tager stilling hertil på folketingets vegne, og ikke trafikudvalget. Det vil sige, det er altså i høj grad et spørgsmål om denne arbejdsdeling. Men det skal jeg ikke blande mig i i øvrigt.

Jeg vil også svare bekræftende til hr. Jes Schmidt, som mente at vi skulle undersøge forskellige enkeltheder omkring dette problem. Jeg stiller mig til disposition.

Jeg har allerede svaret hr. Bernt Henriksen. Jeg vil bare lige sige til hr. Bolvig, der ligesom blandede dette med restaurationsvirksomhed ind i billedet, at DSB og jeg selv har ikke noget ønske om at tilsløre noget underskud. Jeg mener, at det er en forpligtelse, som må koste noget, når DSB skal sørge for transport i dette land. Denne illusion om, at det kan hvile i sig selv, er jo ikke holdbar, og derfor hører jeg til dem, der har udmærkede nerver, selv om underskuddet – eller det, jeg vil foretrække at kalde samfundets