

[Alfred Hansen]

fremtid og den planlagte reduktion i sejlhøjheden, stillede jeg spørgsmål til trafikministeren i udvalget om offentlige arbejder. Spørgsmålet gik på, om det, hvis det nu viste sig, at der var behov for flere færger på Grenaa-Hundested Linien, ville være muligt for et privat selskab eller for en enkeltperson eventuelt at oprette en sejlroute på linje med Grenaa-Hundested Linien, naturligvis under forudsætning af, at man kunne få lov til at lægge til kaj dels i Grenå, dels i Hundested. På daværende tidspunkt kunne ministeren ikke give noget svar på dette spørgsmål.

Jeg vil imidlertid mene, at der nu er gået så lang tid, at ministeren har fået afklaret dette problem, og derfor skal jeg spørge ministeren, om det reelt er sådan, at Grenaa-Hundested Linien, som nu har besluttet at halvere antallet af færger, hvis det viser sig om en måned eller to eller i løbet af ½ års tid, at de faktisk også har lyst til at reducere antallet af afgang for den sidste færge, har ret til at gøre den slags, eller er det sådan, at et andet selskab, et privat foretagende måske, kan få lov til at gå ind og prøve at konkurrere på lige fod med Grenaa-Hundested Linien? Det ville da være helt uacceptabelt, hvis man havde givet Grenaa-Hundested Linien et monopol, så ingen andre færger må besejle samme rute og lægge til i Grenå og Hundested, når man ikke har lyst til eller interesse i at yde befolkningen den fornødne service.

Retsforbundet er på sådanne områder imod såvel et privatkapitalistisk monopol som et statsmonopol, som andre har slået stærkt til lyd for at vi skulle benytte lejligheden til at få. Vi er imod et sådant statsmonopol, som visse partier her i folketinget ønsker. Vi ønsker fri konkurrence mellem såvel statsbanerne som private ruter. Det er klart, at først i det øjeblik der på Kattegatruterne eller andre steder ikke vil være interesse for private at oprette sådanne sejlruiter, må i hvert fald det offentlige forpligtigelse komme ind i billedet, for det er klart, at det offentlige har en forpligtelse til ud fra en øsamfundsproblematik at stille den fornødne færgekapacitet til rådighed. Men først når der ikke er andre, der interesserer sig for det, mener vi, at det bør være en statsopgave at gå ind i denne konkurrence.

Men er der så fri konkurrence? Ja, hvad er tilfældet? Tilfældet er, at mange af ruterne

er privatejede, men at udgifterne i forbindelse med anlæg af kajplads og havneanlæg er bekostet af kommuner eller amter, og det er jo sådan set udtryk for, at man ikke har en fri konkurrence, hvis det offentlige må betale udgifterne i forbindelse med havneanlæg og så siger til de private: værsgo, nu må I sejle og ellers bestemme, hvilken pris I vil tage for det, og så lader vi en eller flere DSB-ruter sejle andre steder på Kattegat, som også må betale de offentlige havneanlæg og afholde de udgifter, som driften af færrgerne afstedkommer. Derfor må man nok ligesom tage op til overvejelse, i hvor høj grad de private ruter skal have mulighed for at profitere på kommunernes og amternes og eventuelt statens velvilje med hensyn til oprettelse af havneanlæg. Det må være sådan, at hvis de private ønsker at drive en sådan rederivirksomhed, transportvirksomhed, må de også afholde de udgifter, som oprettelse af havneanlæg giver.

Jeg vil gerne spørge ministeren, i hvor høj grad hele øsamfundsproblematikken har ligget til grund for den redegørelse, som ministeren har tilstillet folketinget. I hvor høj grad har man før udarbejdelsen af denne redegørelse taget hele øproblematikken op til drøftelse? Og jeg vil gerne bede ministeren om at knytte nogle bemærkninger om øsamfundsproblemerne til debatten her i dag.

Jeg synes, at det navnlig er meget interessant, at ministeren oplyser i redegørelsen:

»Det må antages, at aftalen, der er uopsigelig i 5 år, giver en vis sikkerhed for, at de to forbindelser kan videreføres fremover.«

Og så kommer det meget interessante:

»Dog er det herved forudsat, at det nuværende takstniveau på Storebæltsoverfarten og forholdet mellem dette og de private takster ikke forrykkes. Det vil bl. a. sige, at f. eks. en nedsættelse af takstniveauet på statsbanernes færgeforbindelser over Store Bælt fremdeles må antages at kunne bringe de private overfarter i fare.«

Her siger ministeren, at der reelt ingen mulighed er for at ændre takstpolitikken på Store Bælt. Man knytter altså et statsforetagende sammen med private foretagender og siger, at nu må vi ikke tillade hinanden prisforskelle med hensyn til billetprisen. Man binder altså private og statsforetagender så nøje sammen, at prispolitikken skal følges ad. Er det virkelig regeringens og specielt