

**[Industriministeren]**

rende virksomheder at investere – direkte eller indirekte – i etablering af et rejsebureau i Sydafrika.

Det tilføjes, at Holger Krogsgaard Jensen ifølge det for Industriministeriet oplyste er bosiddende i Pretoria, Sydafrika, hvorfra han siden 1981 har drevet firmaet Jensen Safaris.

**Spm. nr. S 739**

Til *forsvarsministeren* (15/3 88) af:

**Per Stig Møller (KF):**

»Hvad kan ministeren oplyse om de sovjetiske stand-off-missiler AS-11, AS-9, ASX-10, AS-12 og AS-14?«

**Begrundelse**

Ifølge The Observer for 6. marts 1988 har USSR udviklet missilet AS-11, der affyret fra et Su-24-Fencer-fly, som har en rækkevidde på 1.000 miles, kan nå mål yderligere 350 miles fremme.

Desuden siges USSR at have udviklet AS-9, der kan nå 55 miles frem og er bestemt til at ramme radarer, ASX-10, der er et laserstyret missil med en rækkevidde på 6 miles, AS-12, der når 15 miles og er et højeksplosivt laserstyret våben, samt det ligeledes radarstyrede AS-14 med en rækkevidde på 25 miles.

Ministerens kommentarer til disse påståede moderniseringer af de kortrækkende sovjetiske raketter udbedes.

*Svar* (24/3 88):

**Forsvarsministeren (Collet):**

De nævnte missiler er alle af en type, der betegnes som taktiske luft-til-jord-missiler. Det betyder, at de er beregnet til affyring fra fly af forskellige typer.

Betegnelsen stand-off anvendes, fordi missilerne generelt har en rækkevidde, som tillader en så tidlig affyring i et engagement mod en fjende, at flyet normalt vil forblive uden for rækkevidde af fjendens forsvarsvåben.

De nævnte missiltyper kan alle betegnes som højteknologiske våben, der er egnede til med meget stor præcision at ramme udvalgte mål.

De forskellige våbens rækkevidde er et særdeles kompliceret område at beskrive, da denne bl.a. har en nøje sammenhæng med det benyttede flys tekniske formåen, herunder eksem-

pelvis om missilet affyres fra flyet i stor eller lav højde. Men jeg kan oplyse, at et fly som Fencer har en rækkevidde på ca. 1.300 km i stor højde, og at det kan anvende et våben som AS-11.

Den teknologiske udvikling indebærer – også på dette område – stadige moderniseringer og forbedringer af de sovjetiske våben.

**Spm. nr. S 740**

Til *trafikministeren* (15/3 88) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Har DSB planer om at nedlægge eller indskrænke togtrafikken på Himmerlandsbanen?«

**Begrundelse**

Ifølge artikler i de lokale dagblade i Midt- og Nordjylland arbejder DSB nu på at nedlægge eller indskrænke Himmerlandsbanen, hvilket har medført kraftige reaktioner fra bl.a. erhvervslivet i Løgstør, som mener, at banen har stor betydning både for byens og for havnens fremtid.

*Svar* (23/3 88):

**Trafikministeren (Nør Christensen):**

DSB har udarbejdet en rapport af 29. februar 1988 om Viborg-Løgstør-banens fremtid. Rapporten er blevet til efter en ekstraordinær besøgsrunde hos relevante kundeemner i området. Af rapporten, der i øvrigt blev drøftet på et møde i Års den 2. marts mellem DSB og repræsentanter for de berørte kommuner og erhvervscheferne m.v., kan bl.a. udledes følgende:

Himmerlandsbanen er en 80 km lang godsbane. Den er bekostelig i drift og vedligeholdelse sammenholdt med de få transporter, der er på banen. I de seneste 5 år har der i gennemsnit pr. arbejdsdag været befordret 5-7 læssede vogne.

De samlede fragtindtægter, ca. 2 mio. kr. pr. år, fra transporter, som har udgangs- eller endepunkt på banen, er end ikke i stand til at dække banens direkte omkostninger, ca. 3 mio. kr. pr. år.

Sporet er gammelt, og en del skal fornys nu, hvis der fortsat skal kunne køres på banen. Det vil kræve investeringer i størrelsesordenen 3 mio. kr. pr. år de næste 12 år.