

[Svend Heiselberg]

lægge havnefaciliteter, skal de betale renter og afdrag til staten, og det gør en væsentlig forskel. Prøv at tage Gedser-Travemünde. Prøv at se på det private rederi i forhold til det statslige rederi, så vil man se, hvor stor en forskel der er. De private betaler klækkelige beløb for at anløbe den havn, som hr. J. K. Hansen kalder DSB's havn, men som er statens. Problemet er jo bare, at DSB kan drive havnen uden nogen sinde at skulle forrente det beløb, som de har købt og anlagt havnen for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. J. K. Hansen siger, at det er en regerings pligt at tage initiativerne. Jamen hr. J. K. Hansen ved fra de tre tidligere behandlinger af dette forslag, at regeringspartierne ikke er enige i det, og derfor har hr. J. K. Hansen ikke et sekund kunnet forvente, at nogen trafikminister i regeringen Poul Schlüter skulle fremsætte et sådant forslag. Det, jeg tillod mig at gøre opmærksom på, da hr. J. K. Hansen nærmest skosede regeringen for ikke at være kommet først, var, at han for år tilbage har bebudet, at når øst-vestforbindelsen var i orden, ville han komme. Men han kom ikke, og derfor sluttede jeg, at det ikke kunne have været så væsentligt for ham og hans parti.

Til fru Margrete Auken vil jeg sige, at jeg ikke har sagt, at det ikke har spillet nogen rolle for Storebælt. De ord har jeg ikke anvendt. Der er kommet nogle følgevirkninger. Jeg har bare sagt, at den offentlige rute drives dygtigt og forsvarligt nok til at klare sig prima, og den er stadig væk overlegen. At godspriserne er faldet, er sandelig ikke kun negativt. Det kommer forbrugere til gode ad anden vej, nemlig gennem billigere priser på varerne. Alt for høje priser giver sig naturligvis udslag i varepriserne, og derfor er det ikke noget minus for forbrugere. I og for sig er det, fru Margrete Auken fremdrager, en medvirkende årsag til, at vi må afvise forslaget. Det er, som jeg sagde i mit første indlæg, forfriskende, at der ikke køres alt for monopolagtigt og alt for skrårikkert på, at det ikke kan gøres lidt bedre. Det kommer der som regel fordele ud af for borgerne.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Måske er vi ved at fjerne os lidt fra selve forslaget, men jeg kan ikke lade være med at sige til hr. Svend Heiselberg, at når han sammenligner privat færgedrift med statsfærgedrift og omtaler havnefaciliteter, man selv har anlagt og har betalt, synes jeg, at hr. Svend Heiselberg skulle sætte sig ind i statsregnskabsprincippet, for det er således, at de penge, som DSB bruger til anlæg, som det hedder, færger og skibe, er penge, som regnskabsmæssigt både forrentes og afskrives på helt normal vis, således som man gør det i en privat virksomhed. Sådan er det, og det synes jeg hr. Svend Heiselberg skulle sætte sig ind i, når han kan komme med sådanne påstande.

De fleste statsfærger, vi har – og de har også en samfundsmæssig opgave i dette land – giver altså et pænt overskud, og de giver også beskæftigelse i det område, hvor de er etableret. At så nogle private konkurrerer med dem, som de altså kan i dag, men som jeg egentlig gerne vil være med til at forhindre, kalder jeg ikke bureaukrati.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu har denne regering og åbenbart også hr. Arne Melchior den idé, at hver gang noget giver penge, gælder det om at komme af med det eller sørge for, at det får en sådan konkurrence, at det ikke giver penge.

Man kan få hårdt brug for at beskytte sig mod konkurrence med vejdelene af denne Storebæltsforbindelse, og jeg synes i og for sig, at hr. Arne Melchiors eksempel er et godt bevis på, at konkurrencen kommer, og at det sænker priserne. Men så skulle hr. Arne Melchior faktisk undersøge Hoff & Overgaards beregninger. Jeg ved ikke, om hr. Arne Melchior er i stand til at blive forskrækket og få gåsehud og sådan noget, men selve den økonomiske kalkule bag Storebæltsforbindelsen kan ikke tåle den slags, og derfor burde, siger jeg én gang til, hr. Arne Melchior takke SF for, at vi var med til at spænde sikkerhedsnettet ud under det dér vanvittige projekt, som er så økonomisk sårbart. Sårbarheden viser sig bl.a. i, at Hoff & Overgaard, ikke i de tabeller, de stiller op, for de er selvfølgelig nødt til at være sådan, som tabeller er, men ved de tal, de vælger ud fra, er nødt til at tage meget optimistiske tal for at få det til at hænge sammen. De optimistiske tal svarer ikke til, at