

[Dagmar Andreassen.]

det, som i handelssproget kaldes magt-rabatter, og sådanne rabatter er ikke normalt offentligt tilgængelige. Siden der i begyndelsen af 1950erne startede en privat rute over Store-Bælt, har der ikke været offentligt tilgængelige takster på gods-transport med lastbil over Store-Bælt, og det er måske ikke så sært, at de ikke har været almindeligt tilgængelige, for de tåler faktisk dårligt dagens lys. Nu er det lovet, at der skal blive offentligt tilgængelige takster fra 1. juli, men efter det princip, at hvis der på Store-Bælt overføres ti lastbiler, så er taksten lavere, hvis disse biler tilhører én mand, end hvis de tilhører ti forskellige vognmænd, og udgiften for DSB er jo den samme.

Er der enighed i folketinget om en sådan takstpolitik? Det ville jo have været logisk, hvis man ansatte lavere takster for de ture, som normalt ikke bliver besat; der er visse forbindelser på visse tider af døgnet og visse tider af ugen, hvor det kniber med at få fulde færges over Store-Bælt — og dér er det jo helt logisk, hvis man siger, at dér kan lastbiltransporter få lavere takster.

Så har det været nævnt her i dag, at statsbanerne opretholder visse forbindelser, som ikke i sig selv er lønnende, men som tjener som en vis service for befolkningen, og det synes jeg er rimeligt. Men det er et spørgsmål, om statsbanerne så skal anlægge det synspunkt, at hvad der tabes på gyngerne, det skal man tjene ind på karrusellerne. Det er nemlig almindeligt antaget, at Store-Bæltsoverfarten hører til karrusellerne, selv om det ikke hidtil har været offentliggjort i et isoleret regnskab for Store-Bælt. Har man nogen sinde gjort sig nogle tanker om, hvad det betyder med hensyn til erhvervsudviklingen i Danmark? Det er jo da et almindeligt ønskemål at få fabrikkerne spredt ud over landet, det har man jo bl. a. vist ved egnsudviklingsloven. En sådan spredning modarbejder man ved den politik, statsbanerne fører på Store-Bælt, og når man nu taler om en broforbindelse til Sverige, er det så rimeligt, at man laver sådan en økonomisk barriere ned midt igennem Danmark? Ikke mindst i vores voksende samhandel med Sverige og de øvrige nordiske lande giver

man her Sjælland en fortrinsstilling, som det er et spørgsmål om vi ikke kommer til at betale dyrt for på andre områder; tænk bare på de trafikale problemer i forbindelse med Københavns vækst.

Jeg vil meget henstille, at man, når vi nu får denne debat om statsbanerne i næste samling, tager hele denne politik med ind i overvejelserne, for jeg har lidt svært ved umiddelbart at acceptere, at der er flertal i folketinget for takstpolitikken på Store-Bælt.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg skal sige tak for tilslutningen og for de faldne bemærkninger.

Jeg har naturligvis nogle svar. Jeg må måske begynde med det sidste spørgsmål fra det ærede medlem fru Dagmar Andreassen og vil dertil sige, at jeg tror såmænd ikke, at synspunkterne er så forskellige. Men jeg kunne jo også snakke forretning ud fra samme synspunkt og så sige, at den karakteristiske ting ved enhver forretning er konkurrencen; men når talen er om at anlægge et forretningsmæssigt synspunkt, er det helt klart, at det kan man ikke gøre for statsbanerne som helhed af de grunde, som vi her hurtigt kan blive enige om. Man må gå frem efter en fornuftig og pragmatisk metode som den, man har drøftet i udvalget, og jeg er ganske enig i, at hvis de områder, der egner sig til forretningsmæssig behandling, skal skilles ud, så skal de i hvert fald skilles ud under former, der lukker op for konkurrencen.

Med hensyn til mængderabat på lastbiler og de andre ting kan jeg gøre opmærksom på, at det kan jo godt være, selv om vi ikke har den struktur, vi måske godt ville have, at disse rabatter netop er et udslag af konkurrencemæssige betragtninger og forholdet til andre færgeruter, for selv om det ikke kan være dyrere at overføre 10 gange i end 1 gange 10 lastbiler, så er det jo nok sådan, at alle færgeruter er ude efter de store kunder, og det er også en forretningsmæssig betragtning.

Med hensyn til § 53, stk. 3, er der fra flere sider fremsat bemærkninger om forståelsen, og alle bemærkninger er så vidt jeg husker, gået i samme retning. Jeg skal benytte lejligheden til at sige, at jeg forstår det på samme måde. Det er helt klart,