

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om en forhøjelse af DSBs indtægter, agter jeg ikke at gribe ind i denne anledning.

Om den sidste del af spørgsmålet vil jeg blot sige følgende: forretningen er driftsøkonomisk velbegrunderet, fordi den medvirker til en rimelig udnyttelse af den kapacitet, som banerne ikke, på grund af en forhåbentlig kortvarig afmatningsperiode, kan nedtrappe i samme forhold som transportbehovet, og fordi den medfører større indtægter end direkte omkostninger og derfor forbedrer regnskabsresultatet til sidst.

Glensgård (FP):

Jeg går ud fra, at ministeren har fået brochuren »Togtrætransport 1976«, hvorfor jeg skal bede ministeren, såfremt det er tilfældet – ellers kan ministeren måske følge med i min redegørelse – bemærke følgende: hvis vi ser på fragten af et læs træ fra Värnamo i Sverige til Horsens, så vil vi se ud af de tabeller, der er opgivet af DSB, at en sådan transport efter tabellen vil udgøre 60 kr. 60 øre pr. m³. Efter udsendelsen af dette mærkværdige papir fra DSB, som skulle være sket af driftsøkonomiske årsager, vil man se, at denne pris nedsættes med 9 kr. pr. m³. Ser vi så på samme transport fra Värnamo, ikke til Horsens, men kun på denne side af Store Bælt til byen Korsør, så vil vi se, at transporten efter taksten vil udgøre 48 kr. 20 øre, men ikke nogen nedsættelse. Vi får altså reelt en transportudgift for 1 m³ træ – i det her tilfælde er der tale om godt og vel 40 m³ pr. vognlæs – på ca. 2 kr. fra Korsør til Horsens. Kan der af driftsøkonomiske årsager gives nogen begrundelse for, at DSB kører 1 m³ træ fra Korsør til Horsens til en pris af 2 kr.? Vi kan godt tage det i vognlæs. Så kører man altså et vognlæs fra Korsør til Horsens for en pris af 80 kr. Jeg vil godt se den vognmand, som kan betale bare en lille bitte del af overfartsprisen for disse 80 kr. Der findes simpelt hen ikke nogen driftstekniske eller driftsøkonomiske ting, der bevirker, at DSB fremkommer med et sådant specialtilbud.

Årsagen til, at det fremkommer – nu kan jeg se, at min tid er udløbet, jeg skal gøre det kort, hr. formand – er udelukkende, som ministeren siger, at man har haft en konjunkturedgang, hvilket har bevirket, at trælastimportørerne ikke længere ønsker, at deres træ farer rundt i Sydsverige eller på Sjælland i mere end 3–4–5 uger, hvorfor de tager og betaler en lille

smule mere og lader det køre med lastbil. Så tager det 2 dage. Det har DSB set, og derfor har de været nødt til at gå ind i denne unfair konkurrence. Jeg vil gerne have ministerens besvarelse vedrørende disse 2 kr. pr. m³ fra Korsør til Horsens.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg er meget glad for hr. Glensgårds tillid til, at jeg kunne følge med i den forelæggelse, han har foretaget her. Den er nok for stor. Jeg vil bemærke mig hans indlæg her og give ham et skriftligt svar på baggrund af de tal, han har fremført her.

Glensgård (FP):

Ja, jeg er jo kommet i den uheldige situation, at jeg skal takke ministeren; det være hermed gjort. Men når ministeren nu alligevel vil fremsende et sådant brev til mig, hvilket selvfølgelig glæder mig, vil jeg gerne have, at ministeren ligesom kunne fortælle lidt om, hvad der er sket med takststigningerne på den svenske jernbane. Lad os tage et eksempel og sige taksten i 1975 på et læs træ fra Värnamo til Horsens. Hvad sker der så egentlig med den svenske andel af disse takster? Er den sat op og dermed fortjenesten for DSB yderligere sat ned, eller er det tilfældet, at også de svenske jernbaner har sagt: o.k., vi går ind i denne konkurrence over for vognmændene og går med ind og sætter vores takster ned?

Jeg kan se, ministeren er klar til at svare, og jeg glæder mig til svaret, men såfremt det ikke kan fyldestgøres med tal, ønsker jeg også dette oplyst pr. brev.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg vil da inderlig gerne også besvare disse spørgsmål om Värnamo og Horsens, når det skal være specielt de to byer. Men jeg vil samtidig sige, at der er én ting, jeg også gerne vil oplyse, det er selvfølgelig, hvad der er sket inden for Statens Järnvägar. Nu ved jeg godt, at hr. Glensgård har et inderligt had til Sverige og alt, hvad svensk er, men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at vi ikke kan blande os i tariffene og taksterne inden for svensk område. Jeg kan oplyse om, hvordan det er sket, og hvad det betyder i forhold til den danske side. Det synes jeg er det, der er det afgørende, og det skal hr. Glensgård få svar på.