

[Ole Henriksen]

sætter DSB og rederne sammen, for at de kan kigge lidt på disse problemer, og så er der ellers ikke noget styr på det fra folketingets side. Det er et problem, som vi godt vil have taget op, og vi vil gerne have sikret, at der er et kommissorium for dette udvalg, så der virkelig bliver arbejdet seriøst. Jeg skal ikke sige, at man ikke arbejder seriøst fra DSBs side og i øvrigt fra rederens side omkring problemet, men der må være styr på det, og det er også politiske løsninger, der skal ligge bag ved, hvad der sker omkring disse Kattegatruter og også omkring Storebæltsoverfarten.

Jeg vil godt spørge ministeren direkte, om han kan sige her i dag, hvilket kommissorium dette udvalg har. Når vi ikke vil fremsætte forslag om en ny dagsorden – og jeg kan sige, at vi kan ikke stemme for fremskridtspartiets dagsorden, det skal jeg vende tilbage til – er det, fordi vi hellere vil spørge ministeren, om ikke han kan komme med en redegørelse for, hvilket kommissorium dette udvalg har, og hvilken referencepligt det har over for folketingets trafikudvalg. Det er de to ting, som jeg meget gerne vil have besvaret i stedet for at fremsætte forslag om dagsorden heroppefra.

Jeg kan da også oplyse, at jeg på jernbanerådsmødet har spurgt – det var den 9. september – om der var nogen kontakt mellem de private rederier og DSB vedrørende disse problemer, og da fik jeg at vide, at det var der ikke; man var gode kolleger, og man diskuterede, når man var sammen, men der var ikke nogen kontakt. En måned senere hører jeg i radioavisen, at der har siddet et udvalg i 2 måneder og diskuteret disse ting. Så synes jeg egentlig, det er lidt for dårligt, at man skal få den besked, at man bare er gode kolleger, der snakker lidt om tingene. Dette skal også ses i lyset af beskeden om, at det sådan er over et middagsbord, man snakker. Vi må have klarhed over, hvornår dette udvalg er nedsat præcist. Hvornår er det nedsat? Hvilken referencepligt har det til ministeren og til trafikudvalget? Og hvad er kommissoriet?

Jeg synes også, det er værd at nævne her, at nu går det rygte ude i byen, at man allerede i dette udvalg har vedtaget, at JKL, altså Juelsminde–Kalundborg Linien, skal holdes helt uden for diskussionen. Det synes jeg også er forkert. Men det er yderligere kommet

til mit kendskab, at Mols-Linien allerede er blevet lagt om eller vil blive lagt om, har man vedtaget i udvalget, så den skal sejle på Kalundborg–Århus ruten. Der skal sættes 2 færger ind. Er det korrekt, hr. minister, at dette udvalg allerede har lagt Mols-Linien om, således at den skal sejle på Kalundborg–Århus ruten og dermed også forsvinde?

Jeg synes, der er mange løse ender i hele diskussionen om færdsel over Kattegat og over Store Bælt, som skal knyttes, og jeg forbeholder mig foreløbig ret til senere at fremsætte et dagsordensforslag, hvis ikke jeg får tilfredsstillende svar fra ministeren på disse spørgsmål.

Ud fra disse bemærkninger vil jeg godt sige, at vi ikke kan stemme for fremskridtspartiets dagsorden, ikke fordi vi ikke er interesseret i, at man nedsætter et udvalg, som har denne referencepligt over for folketinget, men fordi det skal se nærmere på konkurrenceforholdet mellem DSB og de private færger; vi er som sagt ikke tilhængere af, at man anskuer DSB ud fra den vinkel, at det er et konkurrenceforhold, og derfor kan vi ikke stemme for den foreslåede dagsorden.

Kanstrup (DKP):

Indledningsvis må jeg da vistnok slå fast, at det er første gang, vi har en debat i tinget, hvor fremskridtspartiet har beklaget sig over, at en offentlig institution var for billig. Det er noget nyt.

Dernæst bliver man jo heller ikke forundret, når det er samme parti, der engang senere i denne uge ønsker et lovforslag gennemført om, at man ingen Storebæltbro skal have. Uden ellers at komme ind på den debat, som vi jo skal have på fredag om en Storebæltbro, må jeg slå fast, at vort parti er ubetinget tilhænger af, at vi bygger en Storebæltbro.

Jeg må også principielt slå fast, at kommunisterne ønsker, at erhvervslivet skal betale det, det koster at føre fragten med de offentlige transportmidler, og hverken mere eller mindre.

Og så er det i øvrigt, uanset hr. Glensgårds begrundelser og forklaringer om baggrunden for denne forespørgselsdebat, påfaldende, at den er begæret lige nøjagtig på det tidspunkt – samme dag eller dagen efter – da beslutningen om nedlæggelse af Juelsminde-