

[Bolvig]

som ministeren også understregede sidst: en forstærkning af det eksisterende dige, som for at bruge ministerens egne ord vil give tilfredsstillende sikkerhed. Men hvad nu, hvis en sådan tysk retssag trækker ud mere end de to år, ministeren omtalte?

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Jeg vil gerne sige til hr. Bolvig, at jeg må afvise at diskutere og svare på et så teoretisk grundlag. Hr. Bolvig spørger, hvad der ville ske, hvis der bliver anlagt sag, hvis der kommer en situation, der betyder, at man må udskyde osv. Dertil svarer jeg, at jeg holder mig til den aftale, der er truffet mellem Danmark og Tyskland, og jeg ser på den baggrund intet grundlag for at diskutere den sag videre på basis af presseforlydender. Jeg holder mig til den aftale, der er truffet. Det er et dansk ønske, at dette projekt skal fremmes, og det holder vi os til, indtil andet foreligger oplyst fra officiel side.

**Bolvig (RV):**

Ministeren vil ikke diskutere på basis af »hvis'er«. Ja men har ministeren ikke fået et telegram fra tyske naturorganisationer, som gør opmærksom på, man vil anlægge sag? Tvivler ministeren på, at der bliver anlagt sag? Er det helt urimeligt at spørge, om ministeren, hvis der bliver anlagt en sådan sag, ikke er det mindste nervøs for, at der kan komme et virkeligt problem i forbindelse med de danske og tyske planer om at bygge diger?

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Hvis der skulle opstå de problemer, hr. Bolvig antyder, på basis af henvendelser fra tyske naturbeskyttelsesorganisationer, går jeg ud fra, at vi fra dansk side får meddelelse herom fra de officielle tyske myndigheder, som Danmark hidtil har ført forhandlingerne med, og på hvilket grundlag aftalen er sluttet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

10) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

**Karl Møller (DKP):**

»Hvilken stilling har regeringen til den indgåede samarbejdsaftale mellem A/S Mols-Linien og Jydsk Færgefart A/S, som halverer den kollektive trafik på Grenå-Hundreded Linien og medfører afskedigelse af 135 medarbejdere?«

(Spm. nr. 314).

Skriftlig begrundelse.

Jydsk Færgefart A/S er et datterselskab af Dansk-Fransk Dampskibsselskab, som det sidste år har haft et kursfald fra over 200 til 49¼ pr. 1. december 1978. Denne usikre økonomi, set sammen med en række afskedigelser af ledende folk i rederiet, gør, at selskabet anses for insolvent og aktiekapitalen for at være tabt.

I det lys skal samarbejdsaftalen (jfr. Frederiksborg Amts Avis den 30. november 1978) med A/S Mols-Linien, som ejes af JL-fonden, ses. Den medfører, at motorfærgen Lasse II tages ud af drift med salg for øje, og at rutekapaciteten halveres.

Resultatet er fyring af 135, forringet service og på lidt længere sigt forringede regionale udviklingsmuligheder.

Grenå-Hundreded Linien har i perioden 1/1–31/10 1978 givet et overskud på 12,3 mill. kr. før afskrivninger, så en halvering af økonomiske grunde er komplet urimelig.

Ledelsen har tidligere over for de ansatte erklæret, at halvering af driften vil betyde begyndelsen til enden af Grenå-Hundreded Linien.

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Det er rigtigt, at Jydsk Færgefart og Mols-Linien den 29. november i år har indgået en samarbejdsaftale omfattende færgeoverfarterne Grenå-Hundreded, Sjællands Odde-Ebeltoft. Samarbejdsaftalen, som træder i kraft den 1. januar 1979, indebærer, at Grenå-Hundreded-linjen alene skal besejles med den største af de to nuværende færger, mens Molslinjen besejles som hidtil af to færger. Samtidig vil pladsbestilling og markedsføring blive centraliseret under en fælles ledelse. Juelsminde-Kalundborg Linien, som også ejes af Jydsk Færgefart, omfattes ikke af samarbejdsaftalen. Aftalen indebærer som nævnt, at en færge tages ud af fart med en reduktion af arbejdsstyrken til følge.