

[Ministeren for offentlige arbejder]

I et samarbejde mellem DSB, Mols-Linien og Jydsk Færgesfart udarbejdedes i maj 1978 en redegørelse for konsekvenser og ressourceforsøg ved alternative trafikstrukturer for den indenrigske Kattegattrafik, i hvis konklusion det anføres, at DSB og de to rederier er enige om, at det vil være en betingelse for fortsat økonomisk overlevelse af den private færgetrafik på Kattegat, at der sker en yderligere reduktion af antallet af overfarter. Man kan sige, at det, der nu er sket, på denne baggrund ikke kommer ganske overraskende.

Regeringen har, som det også vil være offentligheden bekendt, modtaget henvendelser i sagen fra Hundested og Grenå kommuner, som har ønsket et møde med statsministeren, ligesom der er modtaget henvendelser fra Hovedstadsrådet.

Endvidere er jeg blevet bedt om at komme til samråd i morgen i folketingets trafikudvalg, og det vil derfor ikke være rigtigt af mig på regeringens vegne at tage standpunkt til sagen på nuværende tidspunkt.

Karl Møller (DKP):

Jeg må erkende, at jeg havde forventet et lidt mere kontant og håndfast svar, fordi netop i en sag som denne er der i allerhøjeste grad brug for handlekraft fra den minister, der har med trafikken over Kattegat at gøre. Det er en affære, som i allerhøjeste grad har med trafikale interesser at gøre, og jeg synes, at sagen egentlig er ret enkel. Det, det handler om, er, at et forholdsvis lille rederi som Dansk-Fransk, som ejer Jydsk Færgesfart, der driver Grenå-Hundested Linien, er i store økonomiske vanskeligheder ifølge Børsen, hvorefter man går til konkurrenten på Kattegattrafikken, Mols-Linien, som ejes af JL-Fonden, altså Lauritzen-koncernen, og anmoder om et lån på 40 mill. kr., hvilket ikke er blevet dementret af nogen af parterne. Vi ved, det er dyrt at være fattig: det koster at låne penge, og så indgår man en samarbejdsaftale, som, efter hvad jeg efterhånden kender til den, nærmere må betegnes som en håndfæstning. Den kræver, at Grenå-Hundested Linien fra og med den 4. januar næste år halverer rutekapaciteten, og at man overfører den overskydende tonnage til Mols-Linien sammen med selve bookingordningen. Det er i virkeligheden begyndelsen til enden for den linje. Det bekræfter bl. a.,

hvad Jydsk Færgesfarts direktør, Clausen, ifølge ministerens eget partiorgan Frederiksborg Amts Avis den 3. december har udtalt på et samarbejdsudvalgsmøde den 17. april, hvor han klart har erklæret, at Grenå-Hundested Linien ikke vil kunne overleve med bare én færge på ruten. Jeg vil gerne spørge direkte: hvad vil ministeren gøre for at sikre, at der ikke på Kattegattrafikken sker en forringelse af det trafikale serviceniveau, og hvad vil man gøre for, at ruten ikke bliver helt lukket?

Lerke (S):

I den arbejdsgruppe, der har udarbejdet Kattegatrapporten, deltog DSB. Må jeg stille ministeren følgende spørgsmål: indgår DSB i ministerens overvejelser om problemet besejling af Hundested-Grenå færgelinje?

Freddy Madsen (DKP):

Jeg vil gerne i fortsættelse af det, hr. Lerke sagde, yderligere uddybe den side af sagen, som jeg finder det bliver mere og mere nødvendigt at drage ind i debatten. Der er allerede fremhævet her, at der er tale om meget alvorlige konsekvenser for sejladsen, for de to kommuner, det drejer sig om – og derfor reagerer de også stærkt – og for dem, der er beskæftiget på ruten. Der står her, synes vi, store samfundsmæssige interesser på spil, og derfor synes jeg også, det er interessant at notere sig, at generaldirektøren for DSB, Povl Hjelt, har sagt, at man fra DSBs side er rede til at overtage sejladsen på ruten. Det har fået en meget stor opbakning i lokalområderne; jeg forstår, at der i Hundested byråd er enighed omfattende alle partier om, at DSB i sin endelige konsekvens må overtage ruten, hvis der ikke er andre muligheder.

Derfor finder jeg det også yderst beklageligt, at ministeren her siger, at det har han ikke noget standpunkt til. Har han intet standpunkt til de henvendelser, der kommer? Har han ikke overvejet, hvad der skal til for at sikre de interesser, alment har i denne sag? Jeg synes, det er meget beklageligt, at regeringen i en sådan sag, hvor det er åbenbart, at det er store kapitalinteresser, der klynks ud fra egne profitinteresser slager en vigtig rute, er så tøvende og vaklende, at den ikke har noget standpunkt til, om man skal