

[Glensgård]

der står for den pågældende trafik, en overfart, som i øvrigt rent længdemæssigt er af en sådan størrelse, at der ikke er nogen særlig grund til at opretholde den. Men hvis det i øvrigt var en trafik, som kunne bære sig selv, havde jeg intet imod, at enten DSB eller andre drev den pågældende trafik.

Men ministerens redegørelse har lidt mere forbindelse med det samarbejde, der eksisterer i regeringen for øjeblikket. Ministeren har fremlagt en redegørelse, som bærer tydeligt præg af, at man absolut ikke må træde hverken de socialdemokratiske medlemmer af regeringen eller samarbejdspartiets over tærne – jeg kan se, at hr. Hjortnæs oven i købet nikker. Den redegørelse, trafikministeren har fremlagt, bærer tydeligt præg af, at det ikke er den gamle venstremand, der har skrevet den, for hver gang man kommer frem til en eller anden konklusion, indledes den med, at man i hvert tilfælde bør overveje, om ikke følgende bør undersøges. Det er i sig selv ikke særlig givtigt for en minister; en minister må have et standpunkt. Ministeren må altså tage det standpunkt, at nu skal disse ting undersøges med henblik på det og det, men ministerens redegørelse viser ikke hen til noget som helst. Det kunne være interessant at få at vide, om ministeren vil følge den socialdemokratiske ordfører og nationalisere færgetrafikken. Jeg gider såmænd ikke engang spørge, for jeg får intet svar. Men det ville være interessant for os andre at vide, om det mindste parti i regeringen ønsker at gå ind i de overvejelser, som hr. Otto Mørch har lagt frem. Disse overvejelser går ud på, at DSB i første omgang ikke skal overtage, men at der laves et samarbejdsorgan. Men da vi kender socialdemokraterne, ved vi, at dette samarbejde efter nogle år udelukkende er til fordel for den største part, i dette tilfælde DSB. Vi så det, da vi startede HT-ordningen, som også i første omgang kun skulle være en samarbejdsorganisation for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Hvad fik vi ud af det? Et underskudsforetagende i størrelsesordenen godt og vel ½ mia kr. i indværende år. Er det det samme, man ønsker at opbygge på Kattegat? Jeg vil næsten hellere spørge den socialdemokratiske ordfører, for så er der dog en chance for, at man får et svar; det er ikke sikkert, det er ærligt, men man får dog et svar. Er det det, man ønsker at opbygge? Ønsker man at opbygge en sociali-

stisk trafik imellem landsdelene byggende på, at det intet betyder, hvad underskuddet bliver, bare trafikken er statsdrevet? Er det det, man ønsker at opbygge? Hvis det er det, synes jeg, man skal stille sig frem og sige det.

I sin redegørelse siger ministeren (Folketingsstidende 1978-79, sp. 6784):

»Den seneste udvikling i Kattegattrafikken giver efter regeringens opfattelse anledning til at overveje, om der på længere sigt er behov for indseende, regulering og/eller medvirken fra det offentlige side med hensyn til privat færgetrafik mellem landsdelene, der som bekendt kun i yderst begrænset omfang er genstand for en samfundsmæssig styring.«

Hvad var det, ministeren sagde? Intet, intet! Man må overveje, om man på længere sigt bør – der er intet. Vil ministeren sige til Dansk-Fransk – det er jo dem, det drejer sig om, vi kan lige så godt være ærlige: nu skal I ind under en statsstyring? Hvis ministeren vil det, skal han sige det. At hr. Otto Mørch ønsker det, er vi ikke i tvivl om. Men vi er stadig væk lidt i tvivl om, hvorvidt regeringen har den opfattelse.

Hr. Holm sagde for venstre under et møde i radioen, at det da ikke var udelukket, at man skulle gå over til at styre øst-vesttrafikken ved hjælp af statslig indseende. Er det venstres synspunkt, der er kommet frem dér, eller er det kun hr. Holms? Det kan vi andre spørge om, men svaret får vi formentlig ikke.

Men hvad er så den egentlige baggrund for denne redegørelse? Det er, at man så en gunstig udvikling på trafikken fra Grenå til Hundested, investerede i to store færger, måtte se i øjnene, at selv om der måske nok var et ønske fra egnene og regionerne om to mindre færger, var der ikke reelt noget kapacitetsbehov for to store færger. Så måtte man tage det driftsøkonomiske hensyn at tage den ene færge ud. Og hvad sker der så? Så rejser der sig et antal røster fra medarbejdere og folk i de to egne, det her drejer sig om, der siger: vi vil have to færger. Ja men hvad er det, man vil? Vil man have to færger, der kan tage 25 biler hver, eller tre færger, der kan tage 15 biler hver, for at få en hyppigere overfart? Ja men så må man jo betale for det. Med de bemandingsregler, som gælder i Danmark, må vi se i øjnene, at der også skal tages driftsøkonomiske hensyn: man må nødvendigvis indsætte en større færge for at