

[Ole Henriksen]

vet for både person- og godstrafikken. Vi kan altså tilslutte os, at det bliver den vej, man går i fremtiden.

**Karl Møller (DKP):**

Da jeg læste den redegørelse igennem, som vi har til debat i dag, var der et spørgsmål, som slog ned i mig flere gange: hvem er det egentlig, der har skrevet denne redegørelse? Er det ministeren for offentlige arbejder? Er det den valgte trafikminister, der jo har signeret redegørelsen, og som har til opgave at varetage det offentliges interesser på en lang række trafikale områder? Eller er det en helt anden person, der som sin vigtigste opgave har at varetage det private erhvervslivs interesser over for det offentlige og imod samfundets fælles interesser?

Jeg synes faktisk, det er svært at blive klog på efter at have læst redegørelsen igennem. Den ene gang efter den anden tager man de private rederier, der jo vitterligt har skaltet og valtet med samfundets forskellige interesser på Kattegattrafikken, både hvad selve trafikken, hvad økonomien, hvad servicen og hvad beskæftigelsen angår, i forsvar. Gang på gang er det deres synspunkter, som fremføres i redegørelsen. Det sker, til trods for at man har haft adskillige deputationer og skriftlige henvendelser omkring denne sag, til trods for at repræsentanter for amterne og kommunerne oppe i regionen, for selve det lokale erhvervsliv, for turistorganisationer og for fagforeninger har dynget bunker af argumenter og kendsgerninger på bordet for ministeren og trafikudvalget, som klart underbygger kravet om et indgreb af en eller anden form imod de rederier, som på ganske grov vis har misligholdt deres servicemæssige forpligtelser over for den person- og godstrafik over Kattegat, som de skal varetage.

Jeg synes, ministeren har valgt blot at sætte kikkerten for det blinde øje og konstatere, som han skriver, at man ikke finder baggrund for at tage initiativer med hensyn til den aftale, der er truffet mellem to færgeselskaber.

Endvidere konstaterer trafikministeren lakonisk, at det, der sker, ikke er uventet. Det er da muligt, at ministeren har været underrettet på forhånd om det, der skete, men så tror jeg faktisk også, han er den ene-

ste. Jeg har hørt en matros i Københavns regionalradio fortælle, at han sammen med det øvrige personale først fik det at vide, da gen før han fik sin opsigelse. Kommunerne har faktisk også fortalt, at de blev taget på sengen, hvad de i øvrigt har udtrykt deres store skuffelse over, fordi det hidtil har været sådan, at både Grenå og Hundested kommuner har haft et meget tæt samarbejde med Jydsk Færgefart, som nok har kunnet finde adressen hidindtil, når der skulle søges om kommunal støtte til udbygning af havneområderne, og som bekendt har begge kommuner ofret adskillige millioner kroner på disse udbygninger. Jeg tror ærlig talt også, at selve indskrænkningen kom bag på den øvrige offentlighed, på folketinget og faktisk også på ministeren.

Jeg har gjort mig ulejlighed med at læse aviserne for de dage igennem, de dage først i december, da sindene overalt var i oprør over den svinestreg, som de to rederier Mols-Linien og Jydsk Færgefart i fællesskab havde lavet, og jeg skal bare referere et par udpluk fra debatten.

Trafikudvalgets formand, Otto Mørch, sagde den 7. december 1978 til Børsen:

»Det er helt uacceptabelt, at Grenå-Hundested-ruten får nedskåret driften til det halve – at netop Grenaa-Hundested Linien sammen med Århus-Kalundborg udpeges som de vigtigste i Kattegatrapporten«.

Det er en betragtning, jeg er enig i, ikke mindst ud fra det på lidt længere sigt betydningsfulde synspunkt, at begge forbindelser har en kollektiv trafiktilslutning, som hr. Otto Mørch også var inde på.

Jeg synes, det er interessant at se hr. Otto Mørch erklære sig som tilhænger af, at DSB overtager Grenå-Hundested-sejladsen, men for at være helgarderet – og det skal man jo være som socialdemokrat i disse SV-tider – kan han også acceptere den næstbedste løsning, nemlig statstilskud til et privat rederi, ligesom han også kan acceptere en koncessionsordning for færgetrafikken. Der er jo ingen tvivl om, at som skilderierne hænger på væggen i dag, bliver det nok det mere langsigtede, som vinder i denne omgang.

Næstformanden for trafikudvalget, hr. Holmberg, går næsten lige så langt. Han siger i Frederiksborg Amts Avis den 4. december 1978, at en halvering af driften på Grenaa-Hundested Linien synes helt urime-