

[Karl Møller]

lig, efter at Storebæltsbroen er lagt i molposen, for uden den faste broforbindelse er Grenå-Hundested en af de vigtigste forbindelser.

Hvad selve konsekvenserne angår, er hr. Holmberg mere forsigtig end hr. Otto Mørch. Han siger, at først efter at trafikudvalget har set samarbejdsaftalen – som jeg skal komme tilbage til – vil der være grundlag for at afgøre, om DSB skal indtræde i et samarbejde med det formål at bevare trafikforbindelsen uændret.

Sådan var indstillingen altså for godt 2 måneder siden. Nu er indskrænkningen foretaget, men der er ikke sket noget. Det kan faktisk ikke være rimeligt, at fordi de to regeringspartier ikke kan finde frem til en fælles holdning og en fælles handling, lader man bare 3 og 5 være lige og lader forholdene køre videre efter de private rederiers for-godtbefindende, de samme to rederier, der kun er ude på at skumme fløden i de gode tider på værste privatkapitalistiske vis, som hr. Otto Mørch så rammende har sagt det.

Jeg vil godt komme ind på et par konkrete ting omkring selve redegørelsen. Jeg synes ikke, det er helt fair, helt reelt, at den udelukkende bruger tal for økonomien fra den periode, som dækkes af Kattegatrapporten, fordi den rapport går ud fra nogle forudsætninger, som ikke helt gælder i dag.

Jeg kan heller ikke rigtig lide, at man samlet taler om økonomien for Jydsk Færgefarts vedkommende, fordi rent faktisk havde man jo underskudsforetagendet Juelsminde-Kalundborg, mens Grenaa-Hundested Linien hele tiden – og det er den, der har været inde i billedet her i sidste omgang – faktisk er gået ganske udmærket.

De økonomiske tal, man opererer med, går kun frem til 1976, men det er jo en kendsgerning, at der på Grenå-Hundested har været et stigende passageralt både i 1977 og 1978, at man i 1978 alene for de første 10 måneder havde et overskud på 12,7 mill. kr., og at man budgetterede med et overskud på 18 mill. kr. for 1979. Det var altså en rute i klar fremgang, som man indskrænkede, og ikke den, synes jeg, noget halvdårlige rute, som redegørelsen giver indtryk af.

Et par ord om Mols-Linien. Jeg synes, man skal bemærke sig flere kendsgerninger om denne rute. Der er bygget og indsat to nye og store færges. Der er en klar overkapa-

citet med disse to store færges på denne rute, det erkendes af alle, også af rederiet. Man har altså forbygget sig, man har forkøbt sig, og det er klart, at man har en væsentlig interesse i at få det betalt gennem flere trafikerende, bl. a. de brugere af Grenå-Hundested, som nu er nødt til at brænde nogle hundrede tusinde liter benzin mere af ved den store omvej, som de bliver sendt ud på. Rederiet har bygget omfattende havne- og landanlæg; begge dele er man naturligvis interesseret i at få forrentet bedst muligt, og det er ikke gået så godt hidtil. Man har været afskåret fra højere takster på grund af den hårde konkurrence med Grenå-Hundested-ruten, men selve chancen for at bremse den hårde konkurrence op kom, da Jydsk Færgefart kom i vanskeligheder på grund af Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs finanstransaktioner bl. a. i udlandet.

Man indgik derfor den samarbejdsaftale, som sikrer Mols-Linien en større del af den nordlige Kattegattrafik, og som sikrer imod den hårde konkurrence fra selve Jydsk Færgefarts side. Det er det, der på det, synes jeg, vidunderlige ministersprog i redegørelsen hedder: »... giver dermed bedre muligheder for, at takstforhøjelserne kan følge med omkostningsstigningerne«. Det betyder, så vidt jeg kan se, på godt dansk, at man uden videre siger god for, at takstpolitikken bliver af en sådan storrelsesorden, at der kan profitere mere end i dag på det, der af alle betegnes som en offentlig serviceydelse.

Til sidst lidt om den samarbejdsaftale, som der gøres en hel del ud af i redegørelsen, og som faktisk ikke andre ordførere har været inde på. Det har ikke meget med en aftale at gøre. Det er mere korrekt at kalde den for en håndfæstning, som binder og baster Jydsk Færgefart så hårdt, at man skal være mere end normalt naiv for ikke at kunne se, at der her er tale om en indgået overenskomst mellem to parter, hvoraf den ene har dikteret den anden betingelserne.

Vi fik aldrig aftalen at se i trafikudvalget, men jeg har været så heldig at få en kopi tilsendt, og for alle tilfældes skyld skal jeg nøjes med at nævne det fra den, som faktisk tidligere har været bragt i pressen. Jeg skal trække nogle få afsnit ud, som viser, at det ikke er en helt normal aftale mellem to ligeberettigede parter, der er tale om.