

[Karl Møller]

Selve samarbejdet bliver kaldt for pool'en, og i § 2 hedder det i samarbejdsaftalen, at fælles overfartsledelse, markedsføring, kundekontakt og booking alene foregår fra Mols-Liniens kontor i Ebeltoft. Udgifterne er fælles. Der er altså tale om en ordning, som alene favoriserer den ene part, nemlig Mols-Linien.

Det hedder endvidere, at den nuværende aftale er uopsigelig indtil den 1. januar 1984, og at aftalen derefter kan opsiges af begge parter med 1 års skriftligt varsel. Og det er jo direkte at fastlåse forholdene, som de er nu, også efter indskrænkningen.

Videre hedder det, at parterne er enige om, at de i kontraktperioden hverken direkte eller indirekte må deltage i oprettelsen eller driften af nye konkurrerende færgeruter, og videre, at alle dispositioner, der efter pool'ens forhold er af usædvanlig art eller stor betydning, herunder køb og salg eller ind-chartering af skibe, større materiel, ruteændringer, indsættelse af flere eller færre skibe på ruterne, ændringer af aftale med havnemyndigheder m. v., kræver enighed mellem parternes repræsentanter i pool'ens forretningsudvalg. Det betyder reelt, at Grenaa-Hundested Linien ikke inden 1984 kan ind-sætte f. eks. en ekstra færge og dermed udvide driften, hvis der viser sig behov derfor, uden at Mols-Linien først siger god for det.

Det betyder også, at hvis DSB eventuelt skal med ind i et samarbejde – og det har der været talt en hel del om – kan det ikke ske isoleret med Jydsk Færgefart, men kun hvis der opnås enighed mellem alle fire parter, nemlig Mols-Linien og dens moderselskab DFDS og Jydsk Færgefart og dens moderselskab Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Sagt på en anden måde har Mols-Linien og dermed DFDS gennem denne samarbejdsaftale opnået at få vetoret over for en hvilken som helst disposition, som kan opretholde den drift, der var før den 3. januar i år, altså før indskrænkningen, eller som frem til 1984 kan udvide den nu indskrænkede drift.

Og på toppen af det hele fastslås det i håndfæstningen, at hvis samarbejdet bliver misligholdt af den ene part, skal denne part svare den anden en bod på 5 mill. kr., uden at det er nødvendigt for den anden part at bevise noget tab i forbindelse med misligholdelsen af aftalen.

Siden er der jo også kommet andre ting ind i billedet. Man har fra Jydsk Færgefarts side forsøgt at blokere det nyoprettede inter-essentskab, som har talt om at videreføre ruteforbindelsen mellem Grenå og Hundested. Man har forsøgt at blokere dets mulighed for overhovedet at få færge- og sejlads-muligheder på Hundested havn.

Det er bl. a. disse forskellige ganske kontante og knaldhårde kendsgerninger, der gør, at vi samlet mener, at sagen om indskrænkning af Grenaa-Hundested Linien ikke alene kan være en sag mellem to private rederier, som ordner tingene mellem sig, ikke som de har lyst til, men som de har penge til. Det er set ud fra næsten ethvert synspunkt en sag, hvor der spiller så helt afgørende økonomiske, trafikmæssige og servicemæssige samfundshensyn ind, at folkettinget ikke bare kan sidde med hænderne i skødet og lade stå til, som man faktisk er mest indstillet på fra ministerens side.

Jeg vil da godt slutte med at sige, at det er også derfor, vi har taget konsekvensen og har fremsat det beslutningsforslag om, at staten bør overtage den samlede færgetrafik mellem Sjælland og Jylland, som skal behandles her som næste punkt på dagsordenen.

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Hr. Otto Mørch gjorde sit bedste for at sige noget pænt om ministerens redegørelse, og det lykkedes ham da også at finde nogle punkter, han kunne tale pænt om, men det var ikke så forfærdelig meget. Baggrunden for den diskussion, der i det hele føres om øst-vest-trafikken, er jo grundlæggende den usikkerhed, som er skabt med udskydelsen af Storebæltsprojektet.

Hele det hidtidige grundlag for dispositioner vedrørende øst-vest-trafikken blev sådan set revet bort, da man besluttede at udskyde på temmelig ubestemt tid Storebæltsprojektet. Ingen af dem, der disponerer i øst-vest-trafikken, ved, hvor de er henne. Det gælder DSB, det gælder private færgeruter, det gælder brugerne, ikke mindst brugerne af færgefart i forbindelse med lastbiltransporter, det gælder kommuner og amter, og det gælder også private. Man ved ikke, hvor man er henne, og det er alvorligt i sig selv, men det bliver ekstra alvorligt af, at den forestilling, man har om, hvad der skal ske senere hen,