

[Ministeren for offentlige arbejder]

Fra 10. februar indsattes en repareret kataranbåd, således at 36 af de i sejlplanens 40 afgang vil blive udført. De 4 manglende ture er ikke vigtige ture, idet der er kapacitet nok til at klare den vigtige bolig-arbejdssteds-trafik.

Trafikken ventes at kunne udføres i fuldt omfang fra og med 2. marts 1984. Periodevis dog allerede fra den 15. februar 1984.

For at forebygge lignende situationer er D/S Øresunds driftsledelse i samarbejde med DSB og en ekspert i hurtiggående dieselmotorer fra klassifikationselskabet Det Norske Veritas gået i gang med at analysere bådenes tilstand. Dette gøres med henblik på at få opstillet en nødplan for motorernes vedligeholdelse, der hurtigst muligt kan skaffe en tilfredsstillende driftssikkerhed.

D/S Øresunds flåde af hurtigbåde er nedslidt og utidssvarende, og en tonnagedskiftning er nødvendig. DSB har i længere tid drøftet dette problem med de svenske samarbejdspartnere fra SJ og SFL i pool-samarbejdet om Øresundstrafikken. Svenskerne har været meget tilbageholdende med at gå ind i investering i ny tonnage. Dette har sidst givet sig udtryk ved, at svenskerne har vægret sig ved at deltage i svævebådsruten mellem Malmø og Kastrup, der åbnes i juni 1984.

DSB er derfor i samarbejde med direktionen og bestyrelsen for D/S Øresund gået i gang med at opstille en rekonstruktionsplan baseret på indskydelse af dansk kapital i forbindelse med anskaffelse af nye både. Såfremt der i forbindelse hermed ikke kan opnås enighed om en tonnagefornyelsesplan med de svenske samarbejdspartnere, vil DSB fremsætte forslag om ændringer i ejerforholdene for at effektivisere beslutningsprocessen vedrørende dette vitale punkt. Oplæg vedrørende tonnagedskiftning og rekonstruktion af selskabet vil foreligge fra DSB inden sommerferien.

Afslutningsvis kan bemærkes, at der er truffet juridiske foranstaltninger til afklaring af erstatningsspørgsmålet i forbindelse med ovennævnte motorhavariet. Det er således både DSBs og DSØs opfattelse, at motorfabrikken må yde erstatning.

**Spm. nr. S 43**

Til *industriministeren* (9/2 84) af:

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

»Vil ministeren lade sagen om de 2 bortkomne lønchecks fra Sparekassen SDS, Skanderborg, undersøge?«

**Begrundelse**

I Politiken og Aarhus Stiftstidende for 7. februar har en sag om en familie, der ikke kunne få udbetalt den løn, der var tilsendt Sparekassen SDS i Skanderborg, været omtalt.

Efter fremstillingen er beløbet tilgæet sparekassen allerede i slutningen af januar, og endnu den 8. februar har sparekassen ikke udbetalt beløbet til familien, der derved er bragt i økonomiske vanskeligheder og har måttet låne sig frem.

Påstanden fra sparekassens side var bl.a., at beløbet var anvist pr. check sendt med postvæsenet. Postvæsenet kender intet til en sådan forsendelse.

Ægteparret har flere gange henvendt sig i sparekassen og hos postvæsenet, men uden resultat.

Det forekommer at være urimeligt, at et pengeinstitut kan bære sig ad som beskrevet.

*Svar* (23/2 84):

**Industriministeren (Stetter):**

Jeg har bedt tilsynet med banker og sparekasser om at se på sagen og har fra dette modtaget et notat, i hvilket tilsynet har givet mig en orientering om sagsforløbet.

Notatet indeholder oplysninger om kunde-forhold og personlige oplysninger, som jeg ikke er berettiget til at videregive.

De foreliggende oplysninger har ikke givet tilsynet anledning til påtale, og forholdet må i det hele betragtes som et civilretligt anliggende mellem sparekassen og kunden.

**Spm. nr. S 72**

Til *miljøministeren* (10/2 84) af:

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

»Kan ministeren give oplysning om, hvor store dele af de danske skove der er ramt af den såkaldte skovdød?«

**Begrundelse**