

## [Ministeren for offentlige arbejder]

inden der tages skridt til eventuelle videre foranstaltninger.

Jeg mener, at dette tilsagn giver samsingerne en fuldt tilstrækkelig garanti for, at de har en færgetrafik, der kan leve op til rimelige krav, og for at staten står fadder, om jeg så må sige, at staten træder til, hvis der opstår problemer. Den rute, der fra næste sommer betjener Samsø, er jo også den, som samsingerne i praksis selv bruger.

Endnu et spørgsmål, som er blevet rejst, drejer sig om statens, som man siger, forpligtelser over for øsamfundene. Vi kan alle føle sympati her. Samsø kan ikke regnes til småøerne, men hvis man skal drage paralleller til ordningen for Samsøs vedkommende, vil man først og fremmest bemærke, at kommuner og amter yder et bidrag til opretholdelse af småørernes trafik, et bidrag, der er lige så stort som statens.

Man kan naturligvis spørge, om en minister kan nedlægge en statsdrevet rute uden at have lovhjemmel hertil, og det spurgte hr. Langsted også om. Mit svar herpå må være, at ruten Århus-Kolby Kås-Kalundborg i sin tid blev overtaget af DSB fra et privat rederi, nemlig DFDS. Det skete den 1. september 1914 som et led i DSBs befordringsvirksomhed. Overtagelsen skete administrativt uden lovhjemmel, og der eksisterer således ikke nogen lovmæssig forpligtelse for DSB til at drive overfarten. Overfarten må derfor betragtes som en forvaltningsvirksomhed, og ministeren for den pågældende forvaltningsgren har dermed ansvaret i spørgsmål om opretholdelse eller nedlæggelse af virksomheden. Der sker derfor ikke nogen krænkelse af det i dansk forvaltningsret gældende princip om lovmæssig forvaltning, når jeg som minister har truffet afgørelsen om at nedlægge DSBs sejlads på ruten.

Lad mig til sidst gentage, at samsingerne selv har medvirket til, at DSB ophører med sin sejlads på Århus, gennem en stadig større benyttelse af den private rute mellem Hov og Sælvig og ved kun at benytte DSB som, skal vi sige en reservemulighed. Så vil jeg også mene, at den kommende sejlplan for 1979 giver Samsø en rimelig og god trafikforbindelse mod såvel Jylland som mod Sjælland – det sidste har jo ikke været meget inde i billedet – fordi den nye ordning betyder en stærkt forbedret fartplan for ruten imellem Kalundborg og Kolby Kås, hvilket bl. a. be-

tyder, at man nu kan operere med endagsturer, noget, som samsingerne har været meget interesserede i at få klaret. Hertil kommer, at med den statsgarantiforpligtelse, som påhviler DSB, til at sikre trafikken mod Jylland er Samsøs trafikinteresser, synes jeg, tilgodeset i vidt omfang.

Så kan jeg endelig sige til hr. Langsted, at der ikke er aktuelle planer om at ændre i andre bestående ruter. Det er ikke muligt for mig at begynde at remse ændringer op, når det drejer sig om DSB-forpligtelser på landjorden, kun at sige, at der jo meget tydeligt fra mine forgængere, der konfirmeret eller bekræftet af mig selv, er tale om en principudtalelse gående på, at der ikke yderligere skal nedlægges personsidebaner.

For lige at gribe det sidste spørgsmål i luften vil jeg sige, at jeg synes faktisk, at vi adskillige gange har diskuteret telefonforholdene i – nu siger hr. Langsted Nordslesvig, jeg foretrækker at sige Sønderjylland, hvor jeg synes, at vi skal være fælles i glæden over, at det er lykkedes at komme igennem med bevillinger, således at vi kan se en ende på de problemer.

**Langsted (CD):**

Jeg skal naturligvis sige tak til ministeren for redegørelsen. Den vil sikkert give anledning til en langvarig debat her i salen trods det sene tidspunkt. Jeg siger især tak til ministeren for svaret på de spørgsmål, jeg rejste, og som ikke umiddelbart, i hvert fald efter ministerens opfattelse, kunne læses ud af vores forespørgsel. Men der stod dog »at opretholde trafikken mellem landsdelene«, og »landsdelene« er jo ikke bare øerne alene.

Selvfølgeligt er det rigtigt, vi har haft en vis viden om, hvilken historie Samsø-ruten har haft inden for de sidste år. Men jeg vil dog påtale det, ministeren siger mange steder i sin tale, nemlig at samsingerne selv i større og større udstrækning foretrækker at sejle med Grau fremfor med DSB, og ministeren slutter med at gentage, at samsingerne selv har virket med til, at DSB ophører med sin sejlads på Århus, gennem en stadig større benyttelse af den private rute mellem Hov og Sælvig og ved kun at benytte DSB som reservemulighed. Der vil jeg komme tilbage til om lidt, hvorfor samsingerne egentlig kun har betragtet dette som en reservemulighed.