

[Gammelgaard]

Er det ikke sådan, at der er større chance for, at vi også i fremtiden har en Århus-Kalundborg-overfart nu, hvor behovet er i overensstemmelse med efterspørgslen, frem for hvis vi var fortsat med en situation med færger, der for passagerernes vedkommende kun havde en belægning på ca. 15 pct.?

Hjortnæs (S):

Der kan jo stilles en lang række kritiske spørgsmål, og det er der også blevet i dag, og det vil der sikkert også blive i den kommende tid, så længe der ikke er en endelig afklaring af, hvordan disse forhold hænger sammen.

Jeg vil gerne i forlængelse af de svar, der allerede er givet, udtrykke min glæde og tilfredshed med ministerens tilkendegivelse. Jeg har forstået, at besejlingen af ruten vil være normaliseret inden for ganske få dage. Jeg har forstået, at ministeren mener, det er de rigtige færger, der nu besejler denne rute, og jeg har forstået på ministeren, at der er en fornuftig rentabilitet, sådan som ministeren må vurdere det i dag, og det allervigtigste, nemlig at ministeren klart og utvetydigt har tilkendegivet, at han mener, ruten ikke alene er levetidsforlænget, men også at den vil have gode muligheder for at være den rute, der overlever. Det betragter jeg som en politisk tilkendegivelse af overordentlig stor betydning, og det takker jeg for.

Trafikministeren (Ikast):

Hr. Arne Melchior spurgte, om Rigsrevisionen var færdig, eller om jeg var vidende om, hvor langt de var.

Jeg kan oplyse, at de ikke er færdige. Jeg har så sent som i aftes fået oplyst af DSB, at de heller intet kendskab havde til, hvor langt man var i sagen. Den er i hvert fald ikke færdigbehandlet, så vi må vente med glæde og høre, hvad der sker på et lidt senere tidspunkt.

Til hr. J. K. Hansen kan jeg sige – selv om det er lidt uden for spørgsmålet – at det drejer sig om ca. 20 mio. kr. Det har været noget dyrere at chartre på grund af ombygningerne, men det er lige deromkring.

Til hr. Gammelgaard vil jeg gerne have lov at sige, at det efter min bedste overbevisning og de beregninger, vi har kunnet foretage, er den bedste investering, vi kunne gøre, og at den giver den bedste mulighed for, at denne rute overlever som en god og givtig rute.

Til hr. Hjortnæs vil jeg gerne sige, at jeg er enig med hr. Hjortnæs i vurderingen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 603**9) Til fiskeriministeren af:****Hjortnæs (S):**

»Med hvilken begrundelse fik de såkaldte supertrawlere fra Esbjerg adgang til at drive sildefiskeri i 1990?«

Skriftlig begrundelse

Der ønskes en redegørelse for de faktiske omkostninger ved de foretagne ændringer, og hvilke forventninger der nu er til de fremtidige regnskabstal.

Hjortnæs (S):

Efter en række svar, jeg har fået på spørgsmål stillet til statsministeren, ligger det klart, at fiskeriministeren har, lad mig sige ikke ubetydelige økonomiske interesser i det erhverv, som han er politisk ansvarlig for, og at disse interesser er centreret omkring fiskerfartøjer, som er hjemmehørende i Esbjerg.

Det skærper naturligvis interessen, når der pludselig sker et brud på en traditionel fordelingsnøgle vedrørende sildefiskeriet, som i høj grad tilgodeser netop fartøjer hjemmehørende i Esbjerg. Og det giver selvfølgelig grundlag for den mistanke, at ministeren ved tilrettelæggelsen af sildefiskeriet i Nordsøen har varetaget usaglige hensyn.

Jeg håber meget, at ministeren ved sin besvarelse af det spørgsmål, jeg har stillet ham her i dag, vil være i stand til at, skal vi sige afvise enhver form for mistanke om, at ministeren i denne sammenhæng har varetaget usaglige hensyn.

Fiskeriministeren (Kent Kirk):

Når der i spørgsmålet tales om supertrawlere, tænkes der formentlig på en række fartøjer over en vis størrelse, der fik kapacitetsladelser i 1983 og 1984. Jeg kan oplyse, at der i tilladelserne ikke blev stillet vilkår om, at fartøjerne ville være udelukket fra bestemte fiskerier. Men der blev i tilladelserne advaret om resourcesituationen, ligesom specielt bifangst-