

[Tommy Dinesen]

gen. Det kan man jo godt gøre det op til, men så vil jeg gå tilbage til historien, ikke fordi vi i SF plejer at gå meget tilbage i historien, men jeg synes, der er en interessant historie i det her også for politikere, og hvorledes vi bliver nødt til at træffe nogle beslutninger en gang imellem.

Da det i sin tid kom frem, at »Peder Paars« og »Niels Klim« skulle sælges for 750 mio. kr., fordi man skulle have nogle nye færger oppe i Helsingør-Helsingborg, da foreslog jeg som mit partis ordfører, at man gjorde det, at Helsingør overtog de 300 mio. kr., der var i noget af byggeriet deroppe – det ville de gerne, det ville kommunen gerne gå ind i – og at man lånte resten af pengene i Dansk Skibskreditfond. Det måtte man ikke for finansministeren, for DSB skal jo ikke have de samme muligheder som alle andre. Allerede dér går man så hen og laver noget, som sætter gang i, at det her blev den fiasko, som det blev i hvert fald det første års tid. Man gik hen og købte nogle fragtbåde, vil jeg nærmest kalde dem, og byggede dem om. Jeg var på daværende tidspunkt inde på, hvorfor man ikke fortsatte med at lade dem sejle med containere osv. og bare byggede dem forholdsvis lidt om, således at de kunne tage forholdsvis få passagerer, og så satte nogle kataraner ind, således at man kunne komme fra Århus til Kalundborg og omvendt på 2½ time. Det ville man ikke, for så konkurrerede man med IC3-togene, og sådan har der været nogle ting hele tiden, og så har der altså været et flertal for, at man købte de her færger, og det gik, som det gjorde.

Efter utallige samråd og debatter her i salen fik vi at vide, at det her kostede højst 50 mio. kr. i underskud, og det var, fordi Blaesbjerg Marine, som er ejer, skulle have en 60-70 mio. kr., hvoraf de 10 ryger lige ned i foret. Det er en fin form for privatisering og ødelæggelse af en rute, der har givet 25 mio. kr. i overskud. Man blev ved med at sige: Det koster kun 50 mio., men jeg kunne med den baggrund, jeg har, med de kontakter, jeg har blandt forhenværende kolleger, se, at det her aldrig kunne gå. Så lige pludselig bliver det vendt mod os, der har en lidt anden holdning end hr. Ole Donner f.eks., for nu gav den pludselig 127 mio. kr. i underskud, og hvad ville vi gøre ved det? Vi har lavet forslag, vi har argumenteret, vi har indkaldt til samråd, jeg ved næsten ikke

alt det, vi har gjort for at bede folk om ikke at begå den fadæse. Alligevel har man begået den.

Det er sådan, det hænger sammen. Jeg har været inde på den konkurrence, der er, og det er i hvert fald, fordi man selv laver et åbent hul. Det bliver også brugt at sige, at »Peder Paars« og »Niels Klim« var for store. De var ikke for store. Selv hr. Arne Melchior, der på daværende tidspunkt var trafikminister, og som var imod det her salg, var nemlig den, der fik DSB til at indrette sig, så man fik mange passagerer med.

Han sørgede for, at togene kom til at passe, når færgen kom til Århus, således at der virkelig var passagerer, der kunne benytte den her overfart. Samtidig kunne man lukke ned, så der ikke behøvede at være så mange besætningsmedlemmer med, hvis ikke der var mange passagerer med.

Men lige så snart hr. Arne Melchior ikke var trafikminister mere, så skete der nogle andre ting. Man prøvede på at lede passagererne ned over Storebælt. Det har vi selvfølgelig ikke nogen indflydelse på, men det er i hvert fald baggrunden for den situation, som vi står i i dag. Og så synes jeg, at man skylder at erkende, at man har lavet noget komplet fjollet, og så må man tage konsekvenserne af det. Jeg har i hvert tilfælde ikke tænkt mig at gøre det.

Jeg vil godt sige, at efter at færgerne er begyndt at sejle nogenlunde, som de skal, og som det var meningen, så er der sket en stigning pr. måned fra juni-juli 1992 på 25 pct. på passagersiden, på godssiden og på bussiden.

Det viser – og det er hensigten med det dagsordensforslag, der foreligger – at hvis ruten får ros, så vil de med det samme få nogle flere passagerer med og mere gods, det er der ingen tvivl om. Det er jo usikkerheden, der gør, at godskunderne f.eks. vil ryge bag i køen, hvis de ikke ved, om ruten vil fortsætte.

Jeg synes, at det er godt, at vi har fået et flertal i denne sag, således at ruten fortsætter. Jeg kan godt forstå, når der er nogle, der siger: Hvorfor skal man bruge så og så mange penge på det her? Jeg tror, fremtiden bliver noget med, at man vil få et underskud måske på 50 mio. kr. om året, fordi man skal betale charterpenge til Blaesbjerg, det er der nok ingen tvivl om. Men så vil jeg også godt komme med det modspørgsmål: Hvor står der, at DSB skal give overskud?