

[Ole Donner]

Det er muligt, at der ikke var nogen rederier, der ville kunne få den til at give overskud, men så ville det da alt andet lige være bedre og billigere for Folketinget at give et tilskud på 10, 20, 30 mio. kr. om året, hvor meget der nu ville være nødvendigt. Men jeg tror altså på, at hvis den blev drevet fornuftigt, ville den også kunne komme til at give overskud. Og derfor kan jeg ikke forstå, at specielt regeringspartierne ikke har forsøgt at få den mulighed ind i budgettet.

Vi er lidt betænkelige over den måde, hvorpå DSB forhandlede med Difko Holding A/S om sammen at danne et nyt færageselskab. Vi mener, det er meget betænkeligt, at man sidder og forhandler og går så langt, som det var tilfældet, hvor man havde planer om at chartre færgen »Djursland«. Det er nemlig sådan, at færgen »Djursland« ikke ejes af Difko Holding A/S. Havneanlægget på Odden ejes heller ikke af Difko Holding A/S. Det ejes af et kommanditselskab, der hedder Difko 62 K/S, og det er jo ikke det samme. Derfor forstår jeg slet ikke, at man kan gå så langt i forhandlingerne uden reelt at undersøge, hvem der står bag.

Det er sådan, at Difko Holding har to af fem bestyrelsesmedlemmer i kommanditselskabet, altså i Difko 62 K/S, og det vil sige, at de ville absolut ikke kunne bestemme noget som helst, hvis de tre andre bestyrelsesmedlemmer var imod. Ifølge kommanditselskabsvedtægterne er det sådan, at bestyrelsen formentlig ikke engang ville kunne indgå en sådan aftale. Den ville skulle forelægges på en ekstraordinær generalforsamling, hvor alle kommanditisterne havde mulighed for at give deres besyv med. Vi mener, det er så elementær en fejl fra DSB's side, at man ikke fremover kan betro dem sådanne forhandlingsopgaver.

Men vi er enige med DSB i, at ruten ikke skal være hos DSB, for det har vist sig at være det dårligst tænkelige. Den rute er en så dårlig forretning, at det formentlig kunne betale sig at lade »Ask« og »Urd« lægge til kaj hele tiden uden at sejle med dem. Så ville man kun komme af med de 65-70 mio. kr., som hr. Tommy Dinesen har nævnt et par gange, og det ville jo dog være billigere end de et hundrede og nogle og tyve.

Derfor opfordrer vi Folketingets medlemmer til at tænke sig godt om og være med til at

forsøge at få udliciteret denne her sejlads. Det må være muligt at skaffe flertal for en så fornuftig løsning. DSB er jo selv kommet med masser af forslag til, hvordan man kunne udnytte »Ask« og »Urd« fremover. Det behøver ikke at være sådan, at de ikke vil kunne tjene de penge ind, som man i hvert fald skal af med i charterhyre.

Men det er jo svært at være oppe imod en dagsorden, som stort set hele Folketinget er enig i. Efter at jeg har hørt hr. Svend Heiselbergs udtalelser om, hvorfor Venstre kunne gå ind for den, forstår jeg den måske lidt bedre, end da jeg bare så teksten i dagsordenen.

Men jeg skal på Fremskridtspartiets vegne fremsætte et forslag om motiveret dagsorden, der lyder:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget pålægger regeringen hurtigst muligt at privatisere Århus-Kalundborg-ruten og eventuelt finde anden anvendelse for færgerne »Ask« og »Urd«.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 7).

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Jeg skal også lade dette forslag om motiveret dagsorden indgå i de videre forhandlinger.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt spørge hr. Ole Donner: Hvad skal man så bruge »Ask« og »Urd« til? Man skal betale 70 mio. kr. om året alligevel.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Nu kan jeg jo ikke forlange, at hr. Tommy Dinesen skal høre alt, hvad jeg siger. Men jeg slutter rent faktisk af med at sige, at DSB er kommet med flere muligheder til, hvordan man fornuftigt kunne anvende dem både på nogle af de sydligere overfarter og andre steder. Man kunne eventuelt chartre den ene af dem ud. Men det ville jeg lade være op til DSB.