

[Ole Donner]

Men o.k., de to herrer har selvfølgelig ret i, at tallet vil blive mindre, hvis der ikke skal investeres så meget. Det vil måske komme helt ned på 250.000 kr. om dagen; det er jo det, som trafikministeren skønner. Jeg synes dog stadig væk, at 250.000 kr. i underskud pr. dag hver dag frem til 1997 er mange penge; men det er jeg åbenbart alene om at synes her i Folketinget.

Men jeg vil give hr. Tommy Dinesen ret i én ting: at økonomien bliver stærkt forbedret, hvis der kommer flere passagerer, vel at mærke hvis færgerne sejler.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det kan jo være meget interessant at blive ved med at høre på disse korte bemærkninger fra hr. Ole Donners side, men det er jo bare sådan, at der altså var nogle – jeg har i øvrigt Folketingets formands ord for, at man godt må bruge det ord – skurke, der fandt på, at man absolut skulle sælge de to bedste skibe, som DSB havde, og som jo i øvrigt var betalt på forskellig vis. At man så beregner i Finansministeriet, at der er visse forrentninger og afdrag på sådanne skibe, er noget andet.

Men der var jo altså nogle, der absolut ville sælge disse skibe, og derfor er man så kommet i den misere, som man er i i dag. Hvis jeg nu husker helt ret – uden at jeg vil kalde hr. Ole Donner for noget forfærdeligt – var hr. Ole Donner og hans parti med til at stemme for, at man skulle sælge disse to skibe. Derfor synes jeg, vi skulle stoppe den debat om, hvad det nu koster og ikke koster, for hr. Ole Donner er bestemt medskyldig i, at det koster så meget.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige tak for belæringen fra hr. J. K. Hansen og oplyse, at jeg desværre ikke på det tidspunkt var medlem af Folketinget, men det er rigtigt, at Fremskridtspartiet stemte for salget.

Jeg kan så konstatere, at hr. J. K. Hansen kalder regeringen og Fremskridtspartiet m.fl. for skurke i denne sag – man kan selvfølgelig diskutere, om det er rigtigt eller forkert – men jeg vil gerne på vegne af de 12 skurke, som repræsenterede Fremskridtspartiet, sige: Jamen

hvis vi har været med til noget, der er medvirkende til, at man får så stort et underskud, vil vi være de første til at gøre sagen bedre. Og selv om det kommer til at gå så godt, som forligspartierne bag dagsordenen mener, synes vi altså stadig væk, at selv 250.000 kr. om dagen er mange penge.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg så forleden dag i Børsen et interview med generaldirektøren for DSB. Det var ikke om denne sag, men det var om den påtænkte nye struktur inden for DSB. Overskriften var, og det synes jeg godt jeg vil trække frem i dag: »Giv mig frihed, og jeg giver jer overskud«.

Den historie, som vi nu har fat i, er en lang historie, som viser, at politisk indblanding har ødelagt en god drift på en overfart. Man skulle naturligvis for længst have overladt det til DSB og ministeren at tage stilling til, hvad der var bedst på overfarten. Der er jo ingen grundlæggende uenighed mellem Folketingets partier, ministeren og DSB om, at der skal være den bedst mulige service, den bedst mulige betjening, med det bedst mulige økonomiske resultat på overfarten, men evindelige indgreb, derunder også beslutningen om at bygge »Niels Klim« og »Peder Paars«, har forstyrret hele driften på overfarten.

Det er jo meget smart af Socialdemokratiets folk her i dag, hr. J. K. Hansen og hr. Helge Mortensen, lige netop at glemme starten på miseren. Jeg husker den godt. Jeg fik også medansvar for den. Beslutningen om at bygge disse to færger, som derefter sejlede med en mægtig overkapacitet og et betydeligt underskud, skyldtes ikke, at der var brug for færgerne, men at der var brug for beskæftigelse på danske værfter. Det viser altså, at beslutningen er truffet på et forkert grundlag, og derefter følger forkert udvikling og forkert beslutning hinanden i rask tempo, især fordi det er en sag, man med få måneders mellemrum diskuterer i Folketinget.

Vi er ikke egnede til at drive færgesfart; det skal vi holde op med. Derfor er det skuffende, at de stærkeste kritikere her i dag også var dem, der stillede sig hindrende i vejen for, at ministeren for få måneder siden sammen med DSB kunne følge en anden plan for drift på ruten, som de mente var en passagermæssigt, godsmæssigt og økonomisk bedre måde at gø-