

[Bilgrav-Nielsen]

re det på. I dag stiller de sig op som dem, der har fundet de vises sten, og det oven i købet med en dagsorden, som jeg selvfølgelig ikke kan anbefale at man stemmer imod. Vi må stemme for den, for den er af karakteren, at Folketinget konstaterer, at det i dag er torsdag den 5. november 1992. Hvem kan gå imod det? Jeg kan ikke. Det er en kendsgerning.

Skulle der være noget interessant i dagsordenen, så skulle det da lige være den midterste pind: at rutens nuværende driftsøkonomi skal forbedres. Det bliver meget interessant, meget interessant; det går vi alle sammen ind for. Men hvad er konsekvensen, hvis økonomien ikke forbedres? Jeg håber så, det bliver konsekvensen, at vi giver ministeren og DSB frie hænder til at gøre det, som de foreslog for 2-3 måneder siden.

Men vi kan stemme for dagsordenen.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det må ligge helt klart, at Storebæltsforligspartierne har en aftale omkring Kattegatoverfarten, og det er for Kristeligt Folkeparti noget grundlæggende, at vi har sagt – og det står jo netop deri – at der ikke må ske nogen forringelser og nedlæggelser af ruter. Altså må forligspartierne, hvis der skal nedlægges ruter, og hvis der skal ske noget, finde sammen.

Det, vi mangler, er, at man finder ud af, hvilken rute der skal bestå på Kattegat. Vi håber, at det ikke varer ret længe, før man finder ud af det, så man undgår den slags situationer. Når en rute ikke må forringes, ja, så er det klart, at den skal bestå. Når Kristeligt Folkeparti var med til at sælge færgerne, var det med garantier fra DSB om, at der ikke ville ske forringelser. Jeg var selv meget imod det, fordi jeg mener, at det er i strid med Storebæltsaftalen.

Men det, vi har brug for nu, må helt klart være, at man får tillid til ruten, sådan at de, der skal bruge ruten, ved, at den består, og at de kan disponere efter det. Det er det, som dagsordenen i dag konstaterer, og som man lige så vel kunne have konstateret i Trafikudvalget. Der var vi jo enige om det.

Kristeligt Folkeparti står bag dagsordenen og bag Storebæltsforliget, og så må vi gøre alt for, at underskuddet bliver formindsket.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg vil blot lige replicere på et par af de indlæg, der har været. Til hr. Fischer er det vigtigt at sige, at jeg nu har noteret mig, at selv om hr. Fischer gerne ville have haft, at der kunne gennemføres alternative planer, så indrømmer hr. Fischer nu, at det ikke er muligt. Det er den indrømmelse, som dagsordenen for så vidt også giver, og dermed har debatten i hvert fald haft et formål.

Jeg vil også gerne sige til hr. Fischer efter hans bemærkninger om min udtalelse til Ritzaus Bureau, som jeg ikke kan genkende, at der siden i går eftermiddags klokken godt 16, da hr. Fischer og jeg skiltes med denne dagsorden, for mig ikke har eksisteret noget alternativt flertal, men kun et flertal med en regering, der nu tilkendegiver, uanset diskussionen i den konservative folketingsgruppe, at man vedstår, hvad der er aftalt i Storebæltsaftalen og i færgealgsloven.

Det mener jeg er en gevinst, for jeg tror faktisk, der har været for mange skjulte dagsordener om præcis denne rute; der har været ønske om politisk at underminere grundlaget for den ved gentagne gange at rejse spørgsmål om dens fortsatte eksistens. Nu får vi vedtaget en dagsorden, hvor et meget stort flertal – hvad der også er rimeligt – klart og tydeligt siger, at ruten fortsætter, i hvert fald indtil den faste forbindelse over Storebælt er en realitet.

Jeg bliver også nødt til at sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg synes, hr. Bilgrav-Nielsen smyger ansvaret for beslutningen om at bygge »Peder Paars« og »Niels Klim« for hurtigt af sig. Beslutningen var bygget på et økonomisk grundlag, som faktisk holdt; men når man sammenligner den nuværende rute med, hvad »Peder Paars« og »Niels Klim« tilsvarende også skulle nedskrives til, hvis ikke de var betalt, hvad de jo i realiteten var, så kan man godt gå hen og få et underskud at sammenligne med. Det er som at sammenligne æbler og pærer.

Derudover havde man efterfølgende haft færgerne at kunne sætte ind på rutedrift i Danmark. Det har man ikke med »Ask« og »Urd«, hvilket er en anden økonomisk overvejelse og situation, som hr. Bilgrav-Nielsen her prøvede at smyge et ansvar for af sig.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):