

[Mogens Elvensø]

At vi så generelt mener, at støtte til erhverv altid bliver betalt af de gode virksomheder, som derved kan bringe sig selv i knibe, er en helt anden sag. Støtte til erhverv betales altid enten af skatteyderne eller af godt kørende virksomheder, og det kan kun være til skade for landets industri.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti synes, dette er et godt forslag, så set fra vort synspunkt behøver vi såmænd slet ikke at have udvalgsbehandling.

Vi er parat til at skrive betænkning, om så det skal være i morgen.

Vi havde en debat om vindmøller forleden dag, og dér fremhævede jeg også på Kristeligt Folkepartis vegne, at vi netop i denne branche har store eksportmuligheder. Men det kræver selvfølgelig, at fabrikanterne herhjemme har en garanti og dermed er i stand til at udnytte de store muligheder, der er.

Vi håber på en hurtig vedtagelse.

Energiministeren (Bilgrav-Nielsen):

Sådan som dette lovforslag er blevet til, kan jeg vist roligt sige, at der var nogle, der havde tilslutningspligt til dette forslag. Det er jo nemlig, som det er sagt, en udløber af ændringen i lovgivningen om anparter, og allerede dengang tegnede der sig et klart ønske hos Folketingets partier om det forslag, der nu ligger her.

Men jeg er selvfølgelig glad for, at så mange har sluttet op så kortfattet og så kontant og har stillet i udsigt, at vi hurtigt kan gennemføre dette lovforslag. Jeg håber så, at formanden kan få plads til også denne sag i den travle tid op under jul.

Men det er meget vigtigt, at dette signal nu så klart og entydigt går ud her fra Folketinget, for vindmøllebranchen har brug for denne signalgivning. Det er sådan, at hvis dette lovforslag ikke kunne bringes igennem, så ville det formentlig være næsten umuligt for vindmøllebranchen at fastholde de udenlandske markeder, man allerede har, og endnu sværere at få nogle nye. Så jeg takker for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Det Energipolitiske Udvalg. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 26:

Forslag til folketingsbeslutning om opretholdelse affærgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« på Kalundborg-Århus-overfarten.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 8/11 89).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Der er i efterårets løb blevet sagt og skrevet en hel del om DSB's færger »Peder Paars« og »Niels Klim« på Århus-Kalundborg-overfarten.

Baggrunden for de mange meninger og synspunkter er regeringens beslutning om at undersøge mulighederne for at sælge færgerne som led i den spareplan på 1,2 mia. kr., som i forsommeren blev lagt til rette for DSB.

Der er blevet fremført – også her – mange argumenter imod at sælge færgerne, og der er blevet udkastet mange ideer om at styrke overfartens økonomi.

Naturligvis lytter regeringen til de fremførte argumenter, og naturligvis stiller vi os positivt til alternative forslag, såfremt de samme økonomiforbedringer kan opnås. Men indtil nu har hverken argumenterne eller de mange ideer kunnet rokke ved den kendsgerning, at færgerne har vist sig at være alt for store til markedets efterspørgsel, og at overfartens økonomiske resultat er alt for beskedent i forhold til den kapital, som er investeret i ruten.

Da færgerne samtidig repræsenterer en betydelig værdi, ville det i virkeligheden være økonomisk uforsvarligt, såfremt regeringen bare lod stå til og ikke ville undersøge, om et salg af færgerne kunne vise sig økonomisk fordelagtigt.

[Trafikministeren]

Jeg har som forudsætning for disse undersøgelser klart tilkendegivet, at overfarten skal opretholdes i hvert fald frem til 1996, hvor den faste vejforbindelse over Storebælt ibrugtages. Der er altså ikke tale om, at regeringen vil nedlægge Århus-Kalundborg-overfarten, men alene om at erstatte »Peder Paars« og »Niels Klim« med mindre færges, der bedre svarer til overfartens behov.

Færges af Heimdaltypen vil være velegnede hertil og vil fortsat være et godt tilbud til togpassagerer, til bilister og til fragtkunder.

Storebæltsaftalen berøres ikke af disse ændringer for overfarten. Der er ingen forpligtelser til at sikre opretholdelsen af Århus-Kalundborg-overfarten og endnu mindre til, at overfarten skal besejles netop af »Peder Paars« og »Niels Klim«.

Når jeg går ind for en fortsat besejling af overfarten, men med mindre færges, skyldes det således ikke Storebæltsaftalen. Det skyldes alene ønsket om at imødekomme de trafikale behov, som faktisk eksisterer, hverken mere eller mindre.

Samtidig undersøger DSB mulighederne for at etablere samsejling med de private Kattegat-rederier, eventuelt inden for rammerne af et fælles driftsselskab.

Under den ene eller den anden form vil der således blive sikret de nødvendige overfartsmuligheder på det nordlige Kattegat, samtidig med at der kan opnås en afgørende reduktion af DSB's samlede tilskudsbehov i 1990 og dermed en forbedring af statens finansielle situation.

Jeg ville ønske – og det mener jeg – at forslagsstillerne bare en gang imellem kunne udvise den samme fantasi og den samme energi, når det gælder om at finde rimelige og fornuftige besparelser, som de i dette og andre tilfælde udviser for at fastholde regeringen på udgifter til et trafikalt serviceniveau, der åbenlyst ligger højere, end efterspørgslen berettiger til.

Det vil være fremgået, at jeg ikke på nogen måde kan støtte forslaget. Udvalgsarbejdet og den efterfølgende behandling vil, håber jeg da, afsløre, at der heller ikke i de øvrige partier kan findes støtte for det. Ikke desto mindre skal jeg tilsige min positive medvirken ved behandling af de spørgsmål, som måtte blive stillet under udvalgsarbejdet.

J. K. Hansen (S):

Som det vil være regeringen bekendt, er vi i Socialdemokratiet imod, at de to færges »Peder Paars« og »Niels Klim«, som sejler på Århus-Kalundborg-overfarten, bliver afhændet. Det er der flere grunde til.

For det første mener vi, at det er ravende galt, at DSB bliver tvunget til at sælge ud af sit produktionsapparat for at være med til at dække et hul i regeringens finanslov, idet der jo i finansloven er anført en budgetreguleringskonto, hvor disse færges tænkes at kunne indbringe til statskassen 450 mio. kr. Det er vi bestemt imod.

For det andet må jeg sige, i modsætning til ministeren, at det her vil være direkte i strid med aftalen af 1986 om den faste forbindelse over Storebælt. Må jeg bare referere til aftalens § 7, hvor vi siger, at der mindst skal være én færgesforbindelse over Kattegat, når forbindelsen står færdig. Så kan man ikke på nuværende tidspunkt begynde at pille ved den forbindelse, der er mellem Århus og Kalundborg. Så har man jo på forhånd bortrationaliseret den. Det kan man altså ikke.

Vi har nemlig, da vi indgik aftalen, med vilje undgået at sætte navn på, hvilke ruter der eventuelt skulle eller ikke skulle kunne sejle efter 1996. Det vil først kunne ske, når vi skal til at vurdere resultatet. Det har vi i øvrigt god tid til. Når den faste jernbaneforbindelse er klar, har vi god tid til at vurdere det sammen, og først på dette tidspunkt kan man begynde at forhandle med det private rederi, der sejler på Kattegat på de to andre ruter, om en eventuel samsejling.

Det er et meget dårligt signal at sende ud på nuværende tidspunkt, at man vil forringe kapaciteten på den rute, man selv driver, og gå ind i en samsejlingsaftale. Ja, det er næsten at give de andre alt for gode kort på hånden. Det vil jeg i hvert fald kalde meget, meget dårligt købmandskab, hvad det jo også er. Så det var den anden grund, og den var da meget væsentlig.

For det tredje synes vi også, at det er en aldeles uvenlig handling at foretage over for de to byer, som færges sejler imellem, Århus og Kalundborg. Mig bekendt har regeringen end ikke forhandlet med de to kommuner om salg af færgesne. De to kommuner har jo oven i købet investeret i specielle landanlæg til disse to færges. Så det var en tredje grund.

Hvis vi så tænker på Kalundborgs meget ubehagelige situation i øjeblikket med lukning

[J. K. Hansen]

af virksomheder, ved vi, at både arbejdsministeren og industriministeren har været i Kalundborg og har fortalt borgerne og Kalundborgs styre, at specielt på grund af den dårlige beskæftigelsessituation i denne by ville der blive taget højde for en bedre beskæftigelse.

Må jeg sige bare to ord om økonomien. Det er oplyst, at ruten i 1988 havde et overskud på 25 mio. kr. Vi er klar over, at det er ikke nok til at forrente den investerede kapital. Nu bør man lige huske på, at det var to færger, som dette Folketing bestemte skulle bygges på grund af en særlig situation herhjemme. Og så får DSB altså foræret to færger til 900 mio. kr.: Ja tak, I skal altså både forrente og afskrive disse to færger. Det er egentlig ikke en rimelig situation at sætte statsvirksomheden i. Så de 25 mio. kr. er egentlig helt pænt, må man sige.

Så er der en anden ting, jeg også godt ville have med, nemlig at DSB – og det må DSB så give os nogle oplysninger om under udvalgsarbejdet – beregner togbilletten som togbillet. Her må vi vide, om man har en anden måde at beregne det på, og hvor meget der skal tilfalde færgerne. For der må være noget af det, der skal tilfalde færgerne.

Vi tror ikke på, at man kan sætte andre skibe ind på denne rute. Gør man det, så nedlægger ruten sig selv, og så er det i sig selv også dårligt købmændskab fra regeringens side. Så nedlægger ruten sig selv. Det, der skal til i øjeblikket, er, at man får lov til at markedsføre denne rute væsentligt bedre, end man har kunnet hidtil.

Man vil forstå ud fra det, jeg har sagt, at vi kan støtte forslaget.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan ikke støtte forslaget – det vil jeg gerne slå fast med det samme – men vi er meget villige til i hele udvalgsarbejdet om dette forslag at forhandle andre muligheder. Vi indrømmer blankt, at vi går imod forslaget på det nuværende grundlag, men vi er klar til at optage en forhandling om andre skibes indsættelse, så vi får den optimale udnyttelse af vores færgetrafik i Danmark.

Det mener vi afgjort ikke vi gør med disse to superfærger. Det er så ringe en udnyttelse af kapaciteten, der sker på denne rute, at de må kunne finde bedre anvendelse, og vi må kunne finde nogle andre færger til indsættelse netop på den rute.

Svend Heiselberg (V):

Venstres standpunkt til beslutningsforslaget er helt afklaret. Venstre var imod at bygge de to færger, som først og fremmest blev bygget af hensyn til skibsværfterne. Vi gjorde gældende, at det var en panikbeslutning, man traf, men det var oppositionen, der pådannede regeringen, at man skulle gå i gang med bygningen af de to færger. Det mente vi var forkert. Vi mente ikke, der var grundlag for dem, og vi advarede så stærkt, som vi overhovedet kunne.

Nu står vi så i den situation, at vi kan sige, at regeringspartierne fik ret. Men hvad har vi at have vores ret i? Vi har nu to færger, hvor der er en stor overkapacitet, og vi er i den situation, at der skal findes nogle besparelser. Og det er jo ingen ny tale fra hr. J.K. Hansens side, at man ikke vil være med, når der skal spares. Det vil hr. J.K. Hansen aldrig være med til, og derfor er der intet nyt i det.

Vi har som sagt den opfattelse i Venstre, at ministeren selvfølgelig skal have mulighed for at disponere ud fra de økonomiske betragtninger, som ministeren må gøre, når der skal findes besparelser inden for hans område. Og jeg synes også, det så er rigtigt, at ministeren prøver at tage fat på et område, hvor man ved at der er lavet en fejlinvestering; for det kan jo klart dokumenteres.

Jeg forstår selvfølgelig godt, at både Århus og Kalundborg er kede af, at de skal af med de to fine færger, som de nu har fået, men de må også forstå, at det kan ikke være rimeligt, at vi skal have sådan et par store færger til at sejle, når der ikke er grundlag for dem.

Derfor vil jeg, som jeg indledte med, sige, at vores holdning er helt klar: Vi afviser beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

J.K. Hansen (S):

Det er jo den sædvanlige melodi, der spilles, når borgerlige politikere kommer herop: at Socialdemokratiet ikke vil være med til at spare.

Det, jeg har sagt, er, at vi ikke vil være med til at tage et beløb ud af en statsvirksomheds produktion, altså et produktionsapparat, for at dække et hul i statskassen. Dem kunne vi såmænd godt give anvisning på hvordan vi kunne få dækket på anden måde; det skal vi gerne hjælpe regeringen med, det skal den ikke være nervøs for.

[J.K. Hansen]

Så det er simpelt hen en forkeret melodi, man spiller heroppefra, men den er ret typisk, specielt for hr. Svend Heiselberg.

Så vil jeg godt have hr. Ikast til at dokumentere, hvad det egentlig er for en snak med denne overkapacitet, og at man nu skal have nogle andre færges. Hvad er det for nogle færges, man vil sætte ind, hvor vil man tage dem fra? Og hvad skal der sættes ind i stedet på det sted, man tager dem fra? Og hvad er overkapacitet?

Mig bekendt er der stadig væk en nettoindtjening på 25 mio. kr. om året, og hvis man regner passagererne op på en anden måde, kommer man faktisk op på det dobbelte. Kunne vi ikke godt få forklaret her fra fra konservativ side, hvad den overkapacitet består i?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det gælder det samme. Nu har både trafikministeren og hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg sagt, at vi ikke vil være med til at finde besparelser. Det har vi hørt før. Så vil jeg godt spørge i den forbindelse: Hvis det er sådan, at vi fra SF's side – og sikkert også fra Socialdemokratiets side – kan finde besparelser på 600 mio. kr. på DSB's budgetter i år, er man så indstillet på at droppe salget af færgerne?

Når man siger overkapacitet, så vil jeg godt sige, at jeg har fundet et af de spørgsmål frem, der blev stillet den 17. november 1982, da man var ved at bygge færgerne. Den daværende trafikminister – det var hr. Arne Melchior – sagde følgende i nogle besvarelser, der kom til udvalget: »... at de nye færges på tidspunkter, hvor der er pres på Storebæltsoverfarterne, kan virke som en aflastning for disse, ikke mindst i perioden frem til det tidspunkt, hvor en Storebæltsløsning kan være gennemført«. Og: »Det anses for sandsynligt, at Kalundborg-Århus-overfarten også skal opretholdes som passager- og biloverfart, selv om der måtte blive etableret en fast forbindelse over Storebælt.«

Både Venstre og De Konservative var med i regeringen på daværende tidspunkt, så det har altså været regeringens svar til Trafikudvalget. Det er altså regeringen, der løber fra nogle ting på dette område.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg ville have ventet med det, til vi var kommet i udvalget, men nu, når jeg alligevel bliver provokeret frem, vil jeg godt erindre lidt om, hvad man sagde i forbindelse med udbygningen her.

SF ville dengang hellere have tre små færges, som var mere handy at flytte rundt. Socialdemokratiet ville have disse store prestigeobjekter, som vi nu har fået, og som er blevet alt for store.

Det, der undrer mig, er, at hr. J.K. Hansen ikke kan forstå det, når jeg siger, at der er en for lille udnyttelse. Der er ikke nogen som helst forretning. Uanset om det er en bus, man kører med, et fly, eller et skib, man sejler med, skal der være en belægningsprocent af en vis størrelse, og den skal være et sted mellem 62 og 65, for at det kan balancere. Det er der ikke her. Og det skal være på samtlige ruter, hvis man tager det som et gennemsnit; dermed kan man have nogle højdage og nogle lavdage.

Men man vil ikke være med til at spare, hr. J.K. Hansen. Det er kedeligt, for her er egentlig et ganske godt forslag, hvor vi kan sætte andet materiel ind, og jeg er sikker på, at vi med DSB's og andres hjælp virkelig kan finde en god løsning, hvis vi sætter os sammen og forhandler her.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg vil bare sige til hr. Ikast, at han som sædvanlig er dårligt orienteret. Nu kan jeg ikke huske, om hr. Ikast var i Folketinget på daværende tidspunkt, men ellers må han kunne læse forhandlingerne, dengang vi vedtog beslutningen om bygningen af de to færges.

Det var ikke Socialdemokratiets krav, at der skulle bygges to store, flotte færges, som hr. Ikast sagde. Vi lyttede til sagkundskaben fra DSB. Det var DSB's ingeniører, der sagde: Vi kan bruge to færges af den og den type, specielt med den indbyggede maskinkraft, som er velegnet til at sejle på dette lave vand mellem Århus og Kalundborg.

Derfor har disse to skibe også en speciel maskinkraft, som det desværre vil være svært at anvende på dybt vand. De er specielt ønsket fra DSB, og derfor fik DSB de to færges, og derfor skal DSB også beholde de to færges, for de er egnede til at sejle på ruten.

[J. K. Hansen]

Men hr. Ikast svarer jo slet ikke på mit spørgsmål, det er så noget helt andet. Hvor er den overkapacitet?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er rigtigt, at SF foreslog, at vi skulle have tre mindre færger, for det var der helt åbenbart nogle fordele i. Vi bøjede os så, fordi der var andre partier, der mente, man skulle have to store færger, for at få noget igennem. Rutens færger var på daværende tidspunkt 34 år gamle, og det er for meget, hvis man skal have en ordentlig service.

Når man snakker overkapacitet, kunne man måske tale om overkapacitet før i tiden, men det betyder ikke noget, at man har nogle store færger i dag, fordi besætningen er så lille, hvilket vil sige, at de daglige driftsomkostninger til lønninger er små. Det kan godt betale sig at have en stor færge, fordi man ikke skal have flere folk om bord, næsten uanset hvor mange passagerer og biler der er, og man har i hvert fald lavet noget på besætningsområdet med hensyn til »Peder Paars« og »Niels Klim«, der gør, at det er et minimum af besætning, der er om bord. Så derfor betyder det ikke noget, at der er plads til noget mere.

Men vi har jo fået at vide fra besætningsmedlemmerne og også fra DSB, at man sagtens kunne tage nogle flere biler med, hvis der var plads til dem. Der er jo f.eks. booket op om natten, og det, som mange efterhånden går og tror, er, at ruten bliver udsultet, fordi man sender nogle af bilerne og passagererne andre steder hen. Det ved jeg man gør, og det er måske en bevidst politik. Så er det også nemmere at sælge færgerne på den baggrund i hvert fald.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Hr. Tommy Dinesen spurgte, om man kunne anvise andre besparelsesområder inden for DSB. Det må man tale med ministeren om. Det vil han formentlig være lydhør over for, hvis I kom med sådan nogle forslag. Det ville i hvert fald være en helt ny tone, hvis Socialdemokratiet og SF begyndte at komme med besparelsesforslag inden for DSB's område, men kan det ske, så vil jeg da tro, at ministeren vil være lydhør over for det.

Hr. J.K. Hansen er utilfreds med, at jeg siger, at Socialdemokratiet aldrig vil være med til at spare. Jeg ved snart ikke, om der kan findes nogen eksempler på, at hr. J.K. Hansen har villet være med til at spare, når det har drejet sig om områder inden for DSB.

Men jeg husker også en del af debatten fra dengang, vi vedtog, at de to prestigefærger skulle bygges. Da kom den tidligere trafikminister, hr. Arne Melchior, jo med et lille citat af Jan Myrdal, og det synes jeg måske Socialdemokraterne skulle tænke lidt på:

»Man må bestandig ændre sit forhold til den virkelighed, der omgiver én, eftersom virkeligheden omkring én bestandig skifter.«

Altså, man ændrer en mening for at bevare et standpunkt.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Nu er det kedeligt, at jeg skal stå her og dokumentere noget, som hr. J.K. Hansen selv har været med rundt at se. Jeg kunne forstå det, hvis hr. J.K. Hansen ikke havde været på færgerne, men vi er oven i købet blevet ført rundt i de forskellige afsnit og har set på, hvordan de kunne udnyttes bedst muligt, altså eventuelt et dæk mere til tunge køretøjer; det ville koste 60 mio. kr. Så skal vi til igen at ofre flere penge, for at de overhovedet kan anvendes på rette måde.

Når jeg siger, at der er overkapacitet, er det, fordi dækkene ikke engang er en tredjedel fyldt i dagtimerne. Når hele det store, flotte passagerafsnit næsten aldrig er fyldt – der er i hvert tilfælde kun ganske få mennesker – så er der overkapacitet, og det kan vi ikke have.

(Kort bemærkning).

Risgaard Knudsen (S):

Når hr. Svend Heiselberg efterlyser andre forslag til besparelser inden for DSB, så må jeg sige, at vi utvivlsomt er mange, der bliver hr. Svend Heiselberg svar skyldig. Jeg skal ikke skjule, at jeg selvfølgelig er bekendt med, at Venstre gennem mange år har haft et stærkt ønske om at få nedlagt Thybanen, et ønske, som vi fra socialdemokratisk side altid har vendt os imod og givet et kontant nej til.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

[Margrete Auken]

Jeg har ikke behandlingen af loven om de to færger præsent, men jeg vil egentlig spørge: Er det sådan, at de forudsætninger, der blev lagt frem dengang om passagertal og biltal, ikke har holdt stik? Eller vidste man, at det ville blive sådan, som det var? Vi fremsatte jo forslag dengang om tre mindre færger.

Det kunne være meget interessant at spørge f.eks. hr. Ikast, som er så forarget og ikke synes, at man skal tage hensyn til det, vi allerede ved nu om motorvejen over Storebælt, nemlig at den har overkapacitet, 12.000 biler er ingenting, det ved vi, det er en lille provinsvej: Vidste man dengang, at kapaciteten ville blive sådan, som den er?

Formanden:

Vi nærmer os nok afslutningen på de korte bemærkninger i denne runde.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er rigtigt, hr. Risgaard Knudsen, at vi i Venstre altid har syntes, at det var for stort et underskud, man kørte med inden for DSB's område, og det vil vi gerne have bragt ned. Derfor har vi indtaget den holdning, at vi netop, når det drejer sig om Thybanen, ikke skulle stille større krav, end vi med rette kunne forlange at DSB opfyldte med det budget, de havde, og også med det budget, de kan forvente at få.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Nu er det ikke aftalt spil, fordi fru Margrete Auken spørger om det her. Jeg kan sige, at jeg har et papir her, der er fra den 5. januar 1986, hvor hr. Arne Melchior igen har lavet en pressemeddelelse til Trafikudvalget, hvor han skriver:

»I fortsættelse af mit brev af 7. januar 1986 om regulariteten på Kalundborg-Århus-overfarten kan det supplerende oplyses, at ruten også for så vidt angår udviklingen i antal passagerer er langt bedre end sit rygte. Efter den megen presseomtale kunne man forledes til at tro, at rejse- og transportmarkederne ville være mere skeptiske i valg af rejserute. Det er imidlertid ikke tilfældet.« Så er der en masse tal, som jeg ikke her skal læse op; dem kan vi behandle i udvalget. »Ruten har levet op til den prognose, der var på daværende tidspunkt.«

Formanden:

Så vender vi tilbage til talerrækken.

Ernst B. Schmidt (FP):

Og inden for talerrækken skal jeg så komme med en kort bemærkning vedrørende det beslutningsforslag, som ligger her fra Socialistisk Folkeparti.

Jeg kan sige så meget, at vi er af den formening i Fremskridtspartiet, at de skibe, som er bygget, aldrig ville være blevet bygget, hvis det havde været i privat regi. Så kan man diskutere, hvorfor de er blevet bygget, og hvordan de er blevet bygget og hvornår osv. Vi mener oven i købet, at det ville være en glimrende idé at få dem solgt. Og det ville være endnu bedre, hvis det kunne blive en helt privat rute, således som f.eks. Vognmandsruten er blevet en succes. Det kunne vi gå ind for, men ikke det her forslag.

Larsen-Ledet (RV):

Forslaget fra SF kan vi fra radikal side ikke tilslutte os. De to store færger er allerede inde i forhandlingerne på højeste politiske plan, og der er, så vidt jeg har kunnet konstatere, enighed om, at ruten Århus-Kalundborg skal besejles med skibe, der transporterer personer, biler og gods. Jeg mener ikke, det behøver at være et specifikt lovgivningsspørgsmål at tage stilling til de enkelte skibes forbliven på bestemte ruter. Derfor vil vi fra radikal side afvise forslaget.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg er da meget skuffet over at høre hr. Larsen-Ledet heroppe fra denne talerstol i denne sag. Jeg synes, vi i lang, lang tid har samarbejdet vældig godt med Det Radikale Venstre på den kollektive trafikens område. Og jeg vil da godt spørge hr. Larsen-Ledet, om han slet ikke føler noget for den rute, der hedder København-Kalundborg, altså selve jernbaneruten, og selvfølgelig videre til Århus. Det mener jeg da i hvert fald De Radikale gør.

Jeg kender ledende radikale, som sidder i regering i dag, bl.a. hr. Ole Vig Jensen, som jo i dag er kulturminister. Jeg tænker på hans store indsats og store kamp for at få en dobbeltsporet jernbane fra København og helt til Kalundborg. Og nu hører vi så, at De Radikales trafikordfører her siger: Åh ja, om de får lidt mindre eller lidt mere, kan sådan set være lige meget.

[J. K. Hansen]

Jeg er meget skuffet over hr. Larsen-Ledets indsats fra denne talerstol i dag, så jeg vil godt have en uddybning af, hvilke tanker hr. Larsen-Ledet egentlig rummer i sit hoved om denne rute, om det nu bare kan være lige meget eller lidt mere eller lidt mindre.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg så ikke helt før, om hr. Larsen-Ledet tilsluttede sig det citat af Jan Myrdal, som hr. Svend Heiselberg kom med.

Men jeg vil da godt spørge, hvad det er for et standpunkt, hr. Larsen-Ledet har forsvaret ved at skifte mening. Der kan jo være noget rigtigt i, at man en gang imellem skifter mening for at bevare et standpunkt. Men det eneste standpunkt, jeg kan få øje på, er De Radikales forbliven i regeringen. Det er da ikke til at opdage noget som helst andet standpunkt og i hvert fald ikke ét, der har med hr. Larsen-Ledets store kærlighed til den kollektive trafik at gøre, at han nu har skiftet mening.

(Kort bemærkning).

Larsen-Ledet (RV):

Jeg kan da sige, at den kollektive trafik ligger mig meget på sinde. Det er helt fantastisk, at der er nogen, der ligesom kan give udtryk for, at min sympati og forståelse for den kollektive trafik absolut skal forbindes med den måde, jeg har svaret på her.

Jeg har sagt – og det er notorisk, og det er juridisk rigtigt – at det står ingen steder, at det er bestemte skibe, der skal sejle på bestemte ruter. Jeg har sagt, at hvis de skibe bliver solgt – det må vi altså stadig væk sætte et spørgsmålstegn ved, det er jo ikke besluttet – så bliver ruten besejlet med andre skibe, og der transporteres personer, og der transporteres gods, og der transporteres biler. Så jeg mener, at intentionerne om at betjene med den kollektive trafik bliver opfyldt.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti vil hverken sige ja eller nej til, om færgerne skal sælges. Det mener jeg ikke man skal afgøre her.

Kristeligt Folkepartis mening er – det har vi sagt til trafikministeren for lang, lang, lang tid siden – at det, det er væsentligt at finde ud af, er

de planer, som man har. Når planerne ligger på bordet, kan man afgøre, hvilke trafikmidler der så er brug for.

Det er noget vrøvl, når nogle står her og siger, at den kollektive trafik ikke kan fungere, hvis det ikke er en stor færge, hvis det bliver en anden færge. Det ved vi ikke noget om.

Vi ved, at de færger er bygget til ruten, og man kan diskutere, om de er for store, eller hvad de er. Man kan jo også undersøge i udvalget – det får vi jo rig lejlighed til nu at se på – om der er kommet flere passagerer i forhold til de færger, man havde før, som det absolut ikke var særlig rart at sejle med.

Og hvad forventer man efter Storebæltsbroens komme? Jeg synes da, det er helt i orden, at man undersøger allerede på nuværende tidspunkt, hvordan man kan få en fornuftig ordning på det. Det er jo et spørgsmål, om de skal sælges. Jamen til hvem? Skal DSB købe en af dem til en anden rute, hvor der er brug for det? Jeg hører selv til ovre i det område, så jeg ser da gerne, at vi beholder de færger.

Jeg er da også klar over, at der er store investeringer både i Århus og i Kalundborg, som der naturligvis må gives et eller andet for. Det er klart.

Så der er mange aspekter i det her. Men det er klart, at følelserne kommer jo let i kog med sådan noget, og så kommer man let måske til at tale lidt forbi hinanden.

Jeg håber, at regeringen og Centrum-Demokraterne, Kristeligt Folkeparti og Socialdemokratiet kan finde frem til en fornuftig ordning, som vi har haft det med hensyn til Storebælt, den kollektive trafik, besejlingen, hvilke færger og hvilke ting der skal være der. Det er jo vores fælles interesse.

Det er også helt forkert at slå hinanden i hovedet med kollektiv trafik, og det vil man ikke. Jeg tror, vi alle sammen bruger kollektiv trafik, selv om vi måske har en bil, og vi er alle sammen afhængige af den kollektive trafik, bl.a. børn og unge. Den dag vi bliver ældre og ikke kan køre vores bil selv, bliver vi også afhængige af den, så vi har alle sammen interesse i, at den er så god som overhovedet muligt, og derfor har Kristeligt Folkeparti også interesse i, at vi finder en fornuftig ordning på det, og det håber vi at der kan foregå forhandlinger om imellem de parter, der er interesseret i dette, så vi kan få en fornuftig løsning på det problem.

Formanden:

Uden for ordførrækken har hr. Hjortnæs ordet.

Hjortnæs (S):

Jeg hæftede mig ved, at ministeren i sit indlæg sagde, at et eventuelt salg af de to færger ikke strider mod aftalen om Storebælt. Det er objektivt forkert, hr. minister. Det er objektivt forkert.

Nu sad ministeren jo ikke med ved forhandlingsbordet, men jeg kan sige til ministeren – og jeg er meget overbevist om, at ministerens forgænger, som sad for bordenden, da aftalen blev indgået, nemlig hr. Arne Melchior, vil bekræfte det – at det er klart stridende mod Storebæltsaftalen, hvis regeringen realiserer planerne om at sælge de to færger.

Hr. Larsen-Ledet sagde: Der står ingen steder, at ruten skal besejles med de to skibe. Nej, der er såmænd meget, der ikke står prentet på skrift i den aftale. Men ingen, der var med til at forhandle den, og ingen, der var med til at sætte sit navn under den, kan være i tvivl om, at Århus-Kalundborg-ruten, som den er, ikke kan røres, før vi har taget endelig stilling til, hvordan besejlingsforholdene på Kattegat skal være, når Storebæltforbindelsen står færdig.

Jeg går ud fra, at ministeren tager til efterretning, at den ene af aftaleparterne, nemlig Socialdemokratiet, siger, at det vil være stridende mod aftalen, hvis færgerne sælges, og at ministeren herefter erklærer, at så vil salget ikke finde sted. Jeg går ud fra, at ministeren og regeringen vil respektere en aftale. Jeg går ud fra, at de ikke kunne drømme om at bryde en aftale, og jeg går ud fra, at de accepterer og respekterer, at den ene af aftaleparterne har den opfattelse, som jeg her har refereret.

Men i øvrigt kan man jo så glæde sig over den udtalelse, som fru Inger Stilling Pedersen her er kommet med. Når man lægger denne udtalelse sammen med de udtalelser, hr. Arne Melchior ved andre lejligheder er fremkommet med, så kan man jo i hvert fald som minister give sig til at tælle mandater.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til ordførerne. Jeg synes, det har været en interessant debat.

Jeg vil da godt starte med nogle generelle betragtninger, bl.a. til det, jeg sagde til hr. Svend

Heiselberg om, at vi i SF godt vil være med til at afhjælpe DSB's problemer på det økonomiske område. Og jeg skal her sige, hvad det drejer sig om.

Det, vi synes fra SF's side er tåbeligt i denne sag, er, at man bygger to færger til 900 mio. kr. Ét er, at der måske er plads i færgerne, det skal der jo være. Hvis ikke der var overkapacitet – altså plads til at tage nogle af de biler, der kommer – jamen så var de allerede for små. Som jeg sagde før: Driftsomkostningerne bliver ikke større af, at man har tom plads om bord, tværtimod. Og det er jo også det, som jeg citerede før hr. Arne Melchior har sagt, netop at de skal bruges som stødpude til jul, andre højtider, sommer, og hvad ved jeg, hvor de kan tage den trafik, der ikke kan komme over Korsør-Nyborg. Det var ganske smart fundet ud af af hr. Arne Melchior.

Desværre kan jeg se, at CD ikke har været her i dag, og det ærgrer mig, men jeg må sige ligesom hr. Hjortnæs, at med de udtalelser, der er kommet fra hr. Arne Melchior, så må der være et flertal mod at sælge de her færger.

Det med at man sælger færgerne til 450 mio. kr., mens man har givet 900 mio. kr. for dem, er i mine øjne Ebberød Bank, for at sige det pænt, og det har været fremme på pressemøder.

Vi har fra SF's side sagt, at vi synes, det var bedre, når man skal bruge overskuddet ved færgerne og pengene fra færgesalget på Helsingør-Helsingborg, at gøre noget andet.

Det, vi har foreslået, er, at Helsingør Havn overtager terminalbyggeriet, og det vil de jo godt, til 300 mio. kr. De siger selv, at de kan få pengene hjem ved at lægge 1 kr. på pr. billet og 5 kr. pr. bil. Det var de 300 mio. kr.

De andre 300 mio. kr., der skal bruges til at købe to nye færger på ruten for, kan fås på den måde, at man lukker op for, at DSB får lov til at låne penge i Skibskreditfonden. Jeg har efterhånden bedt tre ministre i samråd om den her sag og det, der er blevet sagt af ministrene, er, at DSB ikke må låne i Skibskreditfonden. Jamen så kan man bare gøre det, at man bruger Dampskibsselskabet Øresund. Det er der nogle der kun kender fra Matador og den slags, men det er der ærlig talt i DSB et selskab der hedder. Hvis Dampskibsselskabet Øresund kan gå ud og låne 300 mio. kr. i Skibskreditfonden – det kan de, det er ikke ulovligt – så står man ikke og mangler 600 mio. kr.

[Tommy Dinesen]

Jeg synes selv, det er en god idé, ærlig talt. Og så mener jeg også, at vi bliver fri for at høre på, at vi fra SF's side bare kommer og siger, at vi ikke vil være med til at sælge. Her kommer vi altså med en idé, som vi meget gerne vil have at regeringspartierne og dem, de forhandler med, tager op.

Det har været fremme i pressen, at flere, bl.a. hr. Ole Vig Jensen, der jo bor i Vestsjælland, har sagt, at de ikke mener, færgerne skal sælges, hvis ikke man kan få over 800 mio. kr. for dem. Jeg tror ikke på, at man kan få 800 mio. kr. for dem, fordi, som det også er blevet sagt, motorerne i skibene er for små til, at de kan bruges andre steder, de er ikke isforstærkede, og de skal bygges om, hvis de skal andre steder hen. Derfor bliver det enormt dyrt, og derfor tror jeg ikke på, at man får noget ud af at sælge dem.

Det har været fremme fra hr. J. K. Hansens side, hvorledes man regner de her billetpriser og sådan noget ud, således at det ser ud, som om ruten kun giver et overskud på 25 mio. kr. om året. Det er der andre der har kigget på. Hvis man laver en ganske almindelig beregning – det skal vi nok få belyst under udvalgsarbejdet – vil man se, at ruten har givet 72 mio. kr. i overskud sidste år. Det vil altså sige, at der er et stort overskud, som DSB fremover skal ud og hente andre steder.

Det var nogle generelle bemærkninger til de fleste af ordførerne.

Trafikministeren var inde på de økonomiske argumenter, dem havde trafikministeren ikke fået. Nu er de altså kommet.

Selvfølgelig kan vi da glæde os over, at man vil sætte nogle andre færger ind. Men hvis man sætter nogle færger ind på Århus-Kalundborg, der ikke kan sejle over på ca. 3 timer, men er f.eks. 5 timer om det, jamen så kan det – ja, nu skal jeg passe på – næsten være lige meget. Så er der ikke ret mange mennesker, der vil bruge de her færger. Der er da ikke nogen passagerer, der vil bruge en rute, der tager så lang tid. Derfor betyder det en total nedlæggelse af ruten.

Ministeren var også inde på, at man skal bruge fantasien. Det mener jeg jeg har givet et svar på.

Hr. J. K. Hansens argumenter synes jeg var gode; jeg er såmænd enig i dem alle, også med hensyn til markedsføring. Det er fantastisk, når man kører på banestrækningen hver dag og taler med folk og får at vide, at hvis de skal til År-

hus, så bliver de automatisk sendt over nede ved Korsør-Nyborg. Det må jeg i hvert fald opfatte, som om man er ude på, at der skal bruges salamimetoden over for ruten. Og der er mange, der gerne vil med over.

Hr. Ikast taler om at forhandle andre muligheder, kapaciteten og ombygning og sådan noget. Jamen det er da rigtigt. Hvis man bygger skibene om, er der ingen tvivl om, at man kunne få meget mere gods og mange flere biler med, og det koster pr. færge noget med 60–70 mio. kr.

Også de penge kan man låne i Skibskreditfonden, hvis man ikke selv kan skaffe dem. Så kan man sige, at de skal betales tilbage. Jamen hvis de her penge, der er tale om, bliver sat i Helsingør-Helsingborg-ruten, kan de godt give et stort overskud. Vi har jo både DSB's og andres ord for, at det her sagtens kan køre. Så derfor er der ikke behov for at sælge færgerne.

Hr. Svend Heiselberg var inde på beskæftigelsen. Det er også nævnt i forslaget bemærkningen. Selvfølgelig gav det beskæftigelse til værfterne, men det er vel også noget, der på en eller anden måde hjælper de arbejdsløshedsøer, der er forskellige steder. Og jeg kan ikke se, at det her byggeri har været særlig dårligt frem for så mange andre ting, der er lavet.

Hr. Larsen-Ledet har jo stemt for de her færger, eller hr. Larsens-Ledets parti har i hvert fald gjort det. Derfor kan man diskutere, om man er medskyldig eller ej, men nu siger man fra.

Men som sagt: 5 timers sejlads på ruten, det er jo det, det drejer sig om. At vi får nogle nye færger, hjælper bare ikke noget. Det er sejltiden, det drejer sig om.

Hr. Larsen-Ledet var også inde på, at man ikke kunne lovgive om det her. Jamen der er da mange ting, der lovgives om i denne her sal, også mindre ting. Og når man kan lovgive om at bygge et par færger, kan man også lovgive om at beholde dem.

Det, der er essensen af det her, er, at man har lovet borgmestrene i Århus og Kalundborg, at de her færger skulle være der, indtil Storebæltsforbindelsen var færdig. Og det er det, man er ved at løbe fra. Det er også det, der ligger i besvarelserne fra hr. Arne Melchior. Så kan man selvfølgelig sige, at hr. Arne Melchior ikke er minister mere, men jeg håber da, at han lever op til det, han har sagt.

J. K. Hansen (S):

Jeg er lidt overrasket over, at ministeren ikke vil svare på de spørgsmål, der er blevet stillet. Jeg mente også, at der lå et spørgsmål i mit eget første indlæg.

Må jeg først sige til hr. Larsen-Ledet, at jeg egentlig er ked af at skulle stå heroppe og beskylde hr. Larsen-Ledet for at have slette motiver med hensyn til den kollektive trafik, for det ved jeg at hr. Larsen-Ledet ikke har. Men det er altså bare sådan, at hr. Larsen-Ledet jo er medlem af Det Radikale Venstre, og Det Radikale Venstre var jo med, dengang vi besluttede at bygge de to færger, og begge partier syntes dengang, at det var en god og fornuftig investering.

Det var et ønske hos DSB, at ruten fik en fornyelse i stedet for de to gamle Prinsessefærger, som sejlede dengang, og som slet ikke havde kapacitet til at klare det, der skulle til, for at ruten kunne være det, den skal være. De to gamle Prinsessefærger blev senere ombygget og sejler nu på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det var vi med i sammen, og det er derfor min skuffelse i dag, at hr. Larsen-Ledet er så kortfattet i sit indlæg.

Men tilbage til ministeren. Jeg er enig med min partifælle hr. Hjortnæs i det, han fremførte heroppefra. Vi kan naturligvis ikke skrive ord for ord i en aftale, hvordan det fuldstændig skal hænge sammen. Det lå helt klart. Både hr. Hjortnæs og jeg selv sad i denne aftalegruppe med regeringens repræsentanter dengang. Der var ikke repræsentanter uden for regeringen, for det var kun os, der sad uden for regeringen dengang, som var med i forliget. Det fremgår helt klart her, at der ikke kan røres ved de to færger, før vi er færdige med den faste forbindelse over Storebælt. Først på dette tidspunkt kan vi sætte os sammen og træffe beslutninger om det.

Det vil jeg bede ministeren om at svare på her og så i øvrigt tage hjem og gå i tænkeboksen. Jeg ved, at vi skal have forhandling på et senere tidspunkt om DSB's økonomi, og det her hænger jo sammen med DSB's økonomi. Jeg vil meget, meget alvorligt henstille til ministeren, at han nu går hjem og overvejer sammen med den øvrige regering, at man er ved at komme ud på et, hvad skal vi kalde det, sidespor på dette område, som man slet ikke kan stå model til, og vi vil ikke stå model til det.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Der er sagt meget om den kollektive trafik, og som jeg tidligere har givet udtryk for, så ligger dens muligheder og fremtid mig meget på sinde, også DSB's udvikling og muligheder. Det er en af grundene til, at vi i øjeblikket i forbindelse med finanslovforhandlingerne forhandler med Socialdemokratiet om, skal vi sige et flerårigt forlig.

Vi havde ønsket for længst at komme i gang med forhandlingerne, men det første møde kunne først finde sted, jeg tror, det var onsdag i sidste uge. Vi havde håbet, at vi kunne genoptage dem torsdag i denne uge, men det ligger sådan, at den tilbagemelding, vi har fået fra Socialdemokratiet, er, at først på mandag kan man holde det næste møde.

Jeg synes ikke, at der er grund til her at trække nogle fronter op. Ja, jeg forstår udmærket den pegefinger, som hr. Risgaard Knudsen hæver, men netop denne front synes jeg ikke at der er grund til at trække op. Den har vi berørt, og vi har haft en meget, synes jeg, grundig og fornuftig og stilfærdig drøftelse med vore socialdemokratiske kollegaer. Det vil jeg gerne bidrage til at vi kan fastholde af hensyn til kunderne, af hensyn til den kollektive trafik, af hensyn til, at vi kan komme til at disponere på DSB's område på en måde, som strækker sig ud over dagen og vejen, ud over det finansår, vi er inde i. Vi sigter jo altså mod en aftale helt frem til 1993.

Det er altså mit mål, og det var baggrunden for, at jeg ikke gik op og gik i clinch med hr. Hjortnæs på det tidspunkt, hvor han anmodede derom. Jeg fastholder altså, at jeg tror, at vi får en rimelig og en fornuftig løsning for DSB, hvis alle gode viljer er til stede.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren svarede ikke på mit spørgsmål, om man ville acceptere det tilbud på 600 mio. kr., vi kommer med fra SF.

Jeg kan ikke lade være med at spørge hr. J.K. Hansen, om man, når der skal være forhandlinger med regeringen på tirsdag, over for regeringen vil fastholde, at der bliver nul salg eller fjernelse af de to færger, hvis Socialdemokratiet skal indgå en 3-4-årig aftale med regeringen.

(Kort bemærkning).

Larsen-Ledet (RV):

Der er da ingen tvivl om, at vi fra radikal side har været med til at træffe beslutningen i sin tid om byggeriet af de to færger, men man tager fejl, hvis man tror, at vi fra radikal side har været med i Storebæltsforlig og indgået en aftale om, at lige præcis de to skibe skulle sejle dér. Det har vi ikke været med til, og derfor bliver det Storebæltspartiernes sag, hvordan de vil klare det med hinanden, det bliver ikke Det Radikale Venstres sag.

For øvrigt er det, det drejer sig om for os, hvis vi får ændrede forhold på Århus-Kalundborg-ruten, at den erstatning, der i så fald må blive, bliver en sejlads af god kvalitet.

(Kort bemærkning).

Hjortnæs (S):

Jeg opfordrede bestemt ikke ministeren til at gå i clinch med mig. Jeg opfordrede ministeren til at gå på talerstolen og i overensstemmelse med god parlamentarisk praksis bekræfte, at når en af aftaleparterne siger, at det, som regeringen for øjeblikket overvejer, strider mod den aftale, der er indgået, tager man det selvfølgelig til efterretning. Det var det, jeg håbede ministeren ville gøre.

Nu lægger ministeren op til en blød landing, og jeg skal ikke provokere ministeren til at gå mere på talerstolen, men jeg vil gerne endnu engang understrege, at det overhovedet ikke kan gøres til genstand for nogen diskussion, hvordan Storebæltsaftalen på dette punkt skal forstås. Der er overhovedet ingen tvivl. Det har ligget helt klart, at trafikmønstret ikke under nogen form måtte påvirkes. Det tager vi stilling til, når vi får en baggrund for at analysere hele Kattegatproblematikken, når etableringen af Storebæltsforbindelsen er så langt fremme, at vi har mulighed for at vurdere det. Det har ligget klart hele tiden.

Det har også ligget klart hele tiden, at de færger, der skal sejle på den Kattegatrute, der skal overleve, skal være så store og så moderne og så børnevenlige, at de, der ikke synes, det er særlig rart at køre med 2 eller 3 små børn i en bil hen over Storebælt, får en reel mulighed for under rimelig fornuftige former at komme over på den anden side, uanset om de kommer fra Sjællandssiden eller de kommer fra Jyllandssiden.

Der blev drøftet mange gode emner dengang, som alle, der var med i drøftelserne, kender, og som jeg er sikker på at hr. Arne Melchior også vil bekræfte. Så hvis ministeren ikke kunne læse det direkte ud af aftalen, er jeg sikker på, at der vil være tilstrækkelig mange personer også i ministeriet, som kan informere ministeren om, hvordan det forholder sig. Derfor går jeg også ud fra, at ministeren, når han er færdig med sine stilfærdige overvejelser og drøftelser, vil kunne bekræfte, at det vil være stridende mod Storebæltsaftalen, hvis vi går i gang med at sælge de to færger.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg skal skynde mig at sige til hr. Tommy Dinesen, at det er rigtigt, vi for tiden fører nogle konsultationer med regeringen vedrørende DSB's økonomi. Det hænger sammen med Storebæltsaftalen, hvor der står nogle helt præcise formuleringer om DSB's økonomi. Der er vi i øjeblikket ikke enige med regeringen, men jeg håber så sandelig, vi bliver det, for jeg håber da, regeringen vil følge Storebæltsaftalen. Det agter vi nemlig i Socialdemokratiet til punkt og prikke at gøre; så håber vi også, regeringen gør det.

Må jeg så bare lige sige til hr. Larsen-Ledet, at det er rigtigt nok, at De Radikale ikke er med i Storebæltsforliget, men jeg har da forstået, at De Radikale sidder i regeringen endnu. Jeg har også forstået, at De Radikale, når de sidder i regeringen, tilslutter sig det forlig, som den regering, de er en del af, har tilsluttet sig. Så på en måde er De Radikale altså med i Storebæltsforliget: De Radikale var med, da vi lod bygge de to færger, og De Radikale var fuldstændig klar over, at disse to skibe blev bygget specielt til Århus-Kalundborg. Ellers skulle de nemlig have været bygget på en anden måde.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg synes, der er flere medlemmer, der her i dag taler, som om det er ruten, der skal nedlægges. Det er jo ikke tilfældet. Det, der er tale om, er, at man sætter færger ind, der svarer til den kapacitet, der er behov for, og jeg tvivler på, at man i den aftale, som man har lavet, har gjort sig overvejelser i den socialdemokratiske grup-

[Svend Heiselberg]

pe dengang om, at færgerne skulle sælges. Men selvfølgelig er det naturligt, at man sætter en færgeskapacitet ind, der svarer til det, der er behov for. Det er jo det, man gør, når det drejer sig om busser. Hvis der ikke er passagergrundlag for det, sætter man en mindre bus ind. Hvis man flyver med et fly, der er for stort i forhold til passagergrundlaget, sætter man et mindre fly ind. På samme måde sætter man en mindre færge ind, der svarer til det, der er behov for, hvis man sejler med en færge, hvor man har en stor overkapacitet. Det er det, regeringen foreslår, og vi foreslår ikke andet. Derfor er det fuldstændig tåbeligt, at man står og taler om, at man nu begynder at bryde nogle aftaler. Det er Socialdemokraternes tilbagevendende snak: Hver gang man rører ved et eller andet, har man en gammel aftale med regeringen, som man ikke må bryde. Man må ikke lave noget, uden at Socialdemokratiet er med.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er til Socialdemokratiet. Jeg forstår bestemt godt, at Socialdemokratiet er interesseret i at gøre opmærksom på, at Storebæltsforliget skulle sikre, at man ikke greb ind over for de eksisterende ruter på en måde, som kunne påvirke trafikmønstret. Men hvordan tror man egentlig i Socialdemokratiet, at det, man står og svinger med dér, kan komme til at ligne andet end et papsværd, i betragtning af at Socialdemokratiet hidtil har fundet sig i alle de andre brud uden at gøre ret meget andet end at gå lidt hist og pist?

Hvis jeg ville have denne her sag igennem fra regeringens side, ville jeg faktisk tage det iskoldt og roligt, at Socialdemokratiet stod her og sagde, at det var brud på forliget, for det gør de jo ikke noget ved alligevel.

(Kort bemærkning).

Hjortnæs (S):

Desværre har fru Margrete Auken ret i, at aftaler ikke er, hvad de har været, og fru Margrete Auken har selvfølgelig også ret i, at de, der vil håndhæve aftalerne i dag, står med et papsværd i hånden, hvis de ikke har et parlamentarisk flertal bag sig i Folketinget til at håndhæve aftalen og den anden part ikke vil acceptere det.

Det er jo beklageligt, at vi Socialdemokrater en gang imellem er kommet i den situation, at vores aftalepartnere ikke vil acceptere det. Jeg håber ikke, vi skal opleve det her, men vi kan risikere det, sådan som ordene er faldet. Skatte-reformaftalen ser det også ud til at de bryder, og regeringen bryder også en lang række andre aftaler. Det gør de tilsyneladende med hr. Svend Heiselbergs velsignelse, men det er muligt, at man deroppe, hvor Thybanen skal nedlægges, har et andet forhold til aftaler, end man har i den øvrige del af landet. Det ved jeg ikke, og det håber jeg heller ikke.

Men situationen er altså den, at aftaler desværre ikke er, hvad de har været, og forudsætningen for, at man kan håndhæve dem, er selvfølgelig, at man har et flertal bag sig i Folketinget, hvis en af parterne vil bryde dem. Men i den forbindelse kan vi vel glæde os over, at det faktisk er til stede i dag, så hvis trafikministeren og regeringen stadig væk går og pønser på at sælge de to færger, er de vel blevet belært om i dag – idet jeg går ud fra, at man kan tælle mandater – at der nu faktisk er et flertal i Folketinget, som ikke mener, disse færger skal sælges.

Fru Inger Stilling Pedersen fra Kristeligt Folkeparti sagde klart, at der skal foreligge en undersøgelse, og det indgår faktisk også i Storebæltsaftalen. Vi skal have en analyse og en vurdering af, hvilken af Kattetruterne der i givet fald skal overleve, eller hvor mange der skal overleve og med hvilke skibe.

Til sidst vil jeg gerne sige til hr. Svend Heiselberg, at det selvfølgelig påvirker trafikmønstret, hvis man indsætter nogle andre færger, der sejler langsommere, og hvis det er nogle mindre moderne færger, der ikke er så publikumvenlige. Derved ændrer man også forudsætningerne, og det ved hr. Svend Heiselberg også ganske udmærket.

Formanden:

For god ordens skyld skal jeg understrege, at korte bemærkninger er korte bemærkninger, der har en maksimal varighed af 2 minutter.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg prøver meget, om jeg kan få hr. Hjortnæs til at lade være med at ligne et papsværd. Det er ikke helt nemt, for problemet med hensyn til disse forlig er jo altid, om der er parlamentarisk

[Margrete Auken]

flertal bag dem, det ved vi godt. Det må siges til De Radikales ros, at de aldrig nogen sinde har sagt, at de ville bakke forliget op, hvis et af forligspartierne sagde, at det nu var nok.

Det har De Radikale sagt hele tiden, og de var kun med, fordi der var konsensus om det, så man kan godt forvandle papsværdet til et ordentligt sværd, man kan hugge fra sig med, men det forudsætter jo, at man er interesseret i det. Det, der gør det til et fortvivlende papsværd, er, at regeringen har fået en klar fornemmelse af, at ligegyldigt, hvad den gør, vil Socialdemokratiet finde sig i det. Og det er på den baggrund, jeg desværre må sige, at det er et papsværd, der svinges med. Kun hvis Kristeligt Folkeparti og CD vil holde ved, at disse færger skal sejle, og det vil sige, kun hvis der er et reelt flertal herinde – aftale eller ikke aftale, forlig eller ikke forlig – kun da kommer der noget ud af det, og at gå op og true med noget med Storebæltsforliget efter det, vi har set indtil nu, er der ikke meget trussel i.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

For at fru Margrete Aukens papsværd ikke skal blive stående svingende og dirrende oppe i luften, vil jeg gøre opmærksom på, at vi foretrækker at bruge et andet sværd, hvis man skal være så voldelig som fru Margrete Auken. Så fru Margrete Auken kan være ganske rolig: Vi fastholder, at det forlig, vi har indgået, skal fastholdes til punkt og prikke. Og det er ikke noget papsværd, det er et rigtigt sværd, vi bruger her. I øvrigt synes jeg, at fru Margrete Auken somme tider svinger lidt rigeligt med et papsværd. Brug et rigtigt sværd – det giver måske resultater.

(Kort bemærkning).

Hjortnæs (S):

Det er lidt fristende at fortsætte den dér med papsværdet, for jeg har da ikke noget imod at bruge et stærkere sværd, hvis jeg har det i hånden. Nu er jeg ikke så voldelig, og derfor spiller jeg hellere kort, men jeg vil også gerne vide, om jeg sidder med gode kort, eller om jeg sidder med dårlige kort, og for øjeblikket føler jeg ikke at jeg sidder med alt for stærke kort. Det er muligt, at fru Margrete Auken har ret i, at hr. Larsen-Ledet og Det Radikale Venstre er et stær-

kere sværd i denne sammenhæng, men hvis de ikke er det stærkere sværd, hvis de altså er det papsværd, som fru Margrete Auken taler om, også i denne sammenhæng, så hjælper det stadig væk ikke noget.

Derfor er min appel stadig væk, at vores aftalepartnere overholder den aftale, vi har indgået, og jeg går stadig væk ud fra, at et ord er et ord og en mand ikke er en karklud, som fru Aase Olesen engang sagde fra denne talerstol.

Formanden:

Jeg tror, vi nærmer os afslutningen på de korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg synes nu også, at ordet sværd er det morsomste, og at det har en vis effekt. Det er sådan set også det, der skal i brug her, for hvis hovedet skal trille, uden at der flyder blod, men hvor vi bare kommer videre, så er det jo troværdige ord, der skal bruges.

Jeg er enig med hr. Hjortnæs i, at der kan være en vis usikkerhed med hensyn til, om Det Radikale Venstre har nogen slagstyrke tilbage i sig og ord, der kan ret meget. Jeg tillader mig nu stadig væk at tro på det, fordi det er den oplysning, jeg hele tiden har fået, og Det Radikale Venstre har ikke hidtil haft nogen mulighed for at klamre sig til bare så meget som en lille krog i det, Socialdemokratiet har stukket frem med krav om, at Storebæltsforliget skulle holdes, at man var villig til at sætte lidt råstyrke bag det.

Men jeg kan forstå af den debat, vi har haft i dag, at Socialdemokratiet faktisk er villig til at gå ind og stille endda ganske skrappe krav og også gå ind og sige, at når de økonomiske og trafikale forudsætninger er blevet så radikalt anderledes, vil Socialdemokratiet følge sagen fornuftligt op og stå ved, hvad de gerne vil lave, og så går jeg ud fra, at Det Radikale Venstre også er på plads. Jeg kan se, at der står en lidt fortabt hr. Ikast derovre, som håber, at det stadig væk kun er papsværd, der suser igennem luften; jeg tror, ikke engang hr. Ikast vil falde for et papsværd.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Retsudvalget (28/11 89):

Udtræder: Søren Bastholm (CD)
Nyt medl.: Nør Christensen (CD).

Sundhedsudvalget (30/11 89):

Udtræder: Anna-Marie Hansen (S)
Nyt medl.: Rosing (S).

Arbejdsmarkedsudvalget (1/12 89):

Udtræder: Pia Larsen (V)
Nyt stedf.: Sønderby (V)

Socialudvalget (1/12 89):

Udtræder: Pia Larsen (V)
Nyt stedf.: Inge Dahl-Sørensen (V)

Sundhedsudvalget (1/12 89):

Udtræder: Rosing (S)
Nyt medl.: Anna-Marie Hansen (S)

Boligudvalget (3/12 89):

Udtræder: Jens Heimbürger (KF)
Nyt medl.: Collet (KF)

Landbrugs- og Fiskeriudvalget (3/12 89):

Udtræder: Jens Heimbürger (KF)
Nyt medl.: Collet (KF)

Finansudvalget (3/12 89):

Udtræder: Gammelgaard (KF)

Nyt medl.: Collet (KF)

Miljø- og Planlægningsudvalget (3/12 89):

Udtræder: Jens Heimbürger (KF)
Nyt stedf.: Collet (KF)

Arbejdsmarkedsudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Boligudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Erhvervsudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Kulturudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Retsudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Socialudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Sundhedsudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Uddannelsesudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Nordisk Råd (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Udvalget angående Det Ethiske Råd (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)
Nyt stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Det Energipolitiske Udvalg (4/12 89):

Udtræder: Larsen-Ledet (RV)
Nyt medl.: Elisabeth Arnold (RV)

[Formanden]

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)

Ny stedf.: Larsen-Ledet (RV)

Indfødsretsudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)

Nyt medl.: Elisabeth Arnold (RV)

Markedsudvalget (4/12 89):

Udtræder: Kirsten Lee (RV)

Ny stedf.: Elisabeth Arnold (RV)

Skatteudvalget (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)

Nyt medl.: Elisabeth Arnold (RV)

Forskningsudvalget (4/12 89):

Udtræder: Kirsten Lee (RV)

Nyt medl.: Elisabeth Arnold (RV)

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)

Ny stedf.: Kirsten Lee (RV)

Udvalget omhandlende et Teknologinævn (4/12 89):

Udtræder: Bjarne Ørum (RV)

Nyt medl.: Elisabeth Arnold (RV).

Arbejdsmarkedsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Bodil Melgaard Haakonsen (CD)

Ny stedf.: Duetoft (CD)

Det Energipolitiske Udvalg (5/12 89):

Udtræder: Bodil Melgaard Haakonsen (CD)

Nyt medl.: Duetoft (CD)

Kulturudvalget (5/12 89):

Udtræder: Bodil Melgaard Haakonsen (CD)

Nyt medl.: Duetoft (CD)

Markedsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Herluf Rasmussen (CD)

Nyt medl.: Duetoft (CD)

Miljøudvalget (5/12 89):

Udtræder: Bodil Melgaard Haakonsen (CD)

Nyt medl.: Duetoft (CD)

Det Politisk-Økonomiske Udvalg (5/12 89):

Udtræder: Bodil Melgaard Haakonsen (CD)

Ny stedf.: Duetoft (CD)

Skatteudvalget (5/12 89):

Udtræder: Lis Greibe (S)

Ny stedf.: J. K. Hansen (S)

Socialudvalget (5/12 89):

Udtræder: Herluf Rasmussen (CD)

Ny stedf.: Mimi Jakobsen (CD)

Trafikudvalget (5/12 89):

Udtræder: Lis Greibe (S)

Nyt medl.: J. K. Hansen (S)

Udenrigsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Bodil Melgaard Haakonsen (CD)

Nyt medl.: Duetoft (CD)

Valutaudvalget (5/12 89):

Udtræder: Bodil Melgaard Haakonsen (CD)

Nyt medl.: Duetoft (CD)

Det Energipolitiske Udvalg (5/12 89):

Udtræder: Niels Anker Kofoed (V)

Ny stedf.: Annebeth Runge Svendsen (V)

Forskningsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Niels Anker Kofoed (V)

Ny stedf.: Annebeth Runge Svendsen (V)

Forsvarsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Niels Anker Kofoed (V)

Ny stedf.: Annebeth Runge Svendsen (V)

Det Sikkerhedspolitiske Udvalg (5/12 89):

Udtræder: Niels Anker Kofoed (V)

Ny stedf.: Annebeth Runge Svendsen (V)

Markedsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Niels Anker Kofoed (V)

Nyt medl.: Sønderby (V)

Retsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Lone Stig Andersen (SF)

Nyt medl.: Ebba Strange (SF)

Udenrigsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Lone Stig Andersen (SF)

Nyt medl.: Ebba Strange (SF)

Erhvervsudvalget (5/12 89):

Udtræder: Kaj Poulsen (S)

[Formanden]

Nyt medl.: Erling Olsen (S)

Folketingets næste møde afholdes i morgen,
torsdag den 7. december 1989, kl. 10.00.

Indfødsretsudvalget (6/12 89):

Udtræder: Knud Lind (FP)

Nyt medl.: Poulsgaard (FP)

Angående dagsordenen skal jeg henvise til
den i salen opslåede dagsorden.

Socialudvalget (6/12 89):

Udtræder: Elisabeth Arnold (RV)

Ny stedf.: Anna-Lise Frølich (RV)

Mødet hævet kl. 16.16
