

[Tommy Dinesen]

Vi har den opfattelse i mit parti, at man ikke kan beregne sygehusvæsen og kollektiv trafik som ganske almindelige virksomhedsberegninger. Hr. Ikast ved udmærket godt, at for det første er færgerne betalt. Samtidig kan man spørge, hvor stort overskuddet har været. DSB's interne beregninger gør, at det kun har været 25 mio. kr. Der er andre, der har regnet sig frem til 50 mio. kr. Hvis man skal lave almindelige virksomhedsberegninger over den kollektive trafik, kan vi godt nedlægge det hele, og det er vel ikke meningen. Det vil ikke engang De Konservative. Det er en samfundsopgave, og derfor er der ikke nogen, der siger, at det skal give overskud.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Må jeg ikke takke samtlige ordførere for deres gode og belærende indlæg. Ikke mindst vil jeg da sige tak til hr. J. K. Hansen og hr. Tommy Dinesen. Jeg synes, deres indlæg, uden at forklejne de andre, var mere blomstrende og mere varierede, hvad sprogbrug angår. Jeg synes, at det lover godt. Jeg har da også lagt mærke til, at det er sjældent, man møder et sted, hvor så megen sagkundskab på et enkelt område er samlet. Jeg vil gerne føje til, at siden Folketingets beslutning i 1983 om at fremrykke bygningen af de nye færger til Århus-Kalundborg har »Peder Paars« og »Niels Klim« jævnligt givet anledning til omtale i medierne.

Det startede med, at det drejede sig om at sikre beskæftigelsen på de værfter, som dengang var i fokus. Det var særlig Helsingør Værft og Nakskov Skibsværft, hvis fremtid skulle sikres gennem færgeordren.

Som bekendt viste det sig på det tidspunkt allerede at være for sent for Helsingør Værft, og selv om Nakskov Skibsværft derfor fik ordren på begge færger, måtte værftet alligevel lukke nogle år senere. I dag har værfterne – danske som udenlandske – som bekendt ordrebøgerne fulde flere år frem.

Da færgerne blev leveret, var det børnesygdommene i manøversystemet, der gav omtale i medierne. Efter at disse problemer var løst, har færgerne sejlet upåklageligt på ruten.

Den senere tid, faktisk hele det sidste år, har medieinteressen om færgerne koncentreret sig om deres fortsatte sejlads på ruten. Jeg kan godt sige, at regeringens beslutning om at undersøge mulighederne for at sælge færgerne har vakt en sand storm af protester såvel fra lokalt

hold som fra partier her på Christiansborg. Hvor mange gange har hr. Tommy Dinesen ikke stået på denne talerstol og først anvendt tallet 350 mio. kr. og derefter 450 mio. kr. og sagt, at der var ikke mulighed for at få mere? Jeg synes, at det, at vi i dag har et tilbud på 740 mio. kr., sætter os i en helt anden udgangsposition, end vi var i for et år siden.

Så sent som i går behandlede vi her i salen et beslutningsforslag om at opretholde færgerne på overfarten. I dag er vi så gået i gang med at behandle en lov om at sælge »Peder Paars« og »Niels Klim«. Selvfølgelig bør landets trafikforbindelser være et vigtigt anliggende også for dette Ting, men de bør nu nok være det på et overordnet plan; jeg mener i de store linjer.

Hvilket materiel, i dette tilfælde tonnage, en af landets største trafikvirksomheder, nemlig DSB, anvender i én bestemt relation, nemlig Århus-Kalundborg-overfarten, burde det egentlig ikke retteligen være et spørgsmål, som undgår særlig lovgivning? Nu kræver dette spørgsmål lovgivning, fordi store dele af dette Ting gør det til en politisk sag. I private rederier, som varetager betydelige transportopgaver for samfundet, ville bestyrelsen efter grundige markedsmæssige og økonomiske overvejelser træffe beslutning om den rette tonnage til rederiets ruter. Sådanne overvejelser ligger der også utvivlsomt bag Stena Lines beslutning om at anskaffe »Peder Paars« og »Niels Klim«.

Må jeg være så fri at udtrykke mine tvivl om, at tilsvarende markedsmæssige og økonomiske overvejelser har været rettesnoren for modstanden mod DSB's salg af »Peder Paars« og »Niels Klim«. Det er mit indtryk, at private rederier og private virksomheder i det hele taget i langt højere grad end det offentlige i sine dispositioner tager bestik efter både den kortsigtede og den langsigtede udvikling i markedets efterspørgsel, i konkurrenceforholdene og i de økonomiske vilkår, og at disse virksomheder hele tiden bedst muligt tilpasser deres produktionsapparat til disse faktorer.

Når det offentlige, og herunder også offentlige virksomheder, efter mit indtryk her halter efter, tror jeg bl.a., det skyldes, at den politiske styring er alt for snæver, er alt for detaljeret, og at vi som politikere i for høj grad gør det besværligt for de offentlige virksomheder at tilpasse sig de skiftende markedsvilkår og de økonomiske realiteter.