

[Tommy Dinesen]

nem, for så kan vi måske få nogle kasinoer i Kalundborg; der bliver ikke ret meget andet.

Arne Melchior (CD):

Efter at vi under forrige punkt på dagsordenen har haft flertal for at omdanne Københavns Lufthavn til aktieselskab, griber jeg mig selv i et øjeblik at ønske, at DSB også var, om jeg så må sige, frigjort i et aktieselskab, for så tror jeg ikke, at en sådan fritstående bestyrelse eller direktion ville have rådet regeringen til at foretage det, der nu sker.

Dette er ingen bebrejdelse mod DSB, hvis beregninger jeg anfægter – det har jeg gjort rede for ved andenbehandlingen – for det er klart, at DSB som etat og med den status, denne etat har, må efterkomme den ansvarlige ministers ønsker og levere bedst muligt det materiale, han anmoder dem om. Men man kan altså få den tanke, at det ville have været heldigt, hvis DSB havde haft en anden status.

Jeg må erklære, at dette er en elendig forretning for staten, og jeg må erklære, at det er vold på de gode trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, mellem Sjælland og Jylland, in casu mellem de to største byer i landet.

Jeg beklager, at der tilsyneladende er et flertal, der mener anderledes. Der er ikke noget at gøre ved det. Jeg tror, man kommer til at fortryde, og jeg håber at få lov til at være længe nok herinde og kende finansministeren længe nok – og han må også gerne være finansminister til den tid – til at opleve den stund, hvor regnskabet skal gøres op. Så tror jeg, han vil se, at han for at få en lille smule – ja, et fnug – af sit underskud dækket i en betrængt situation glemte de overordnede og de langsigtede hensyn.

I CD beklager vi det. Vi stemmer, som vi har meddelt, og så må vi jo altså stikke det nederlag i lommen. Det er et nederlag for os, men det er først og fremmest et nederlag for den rimelige trafikafvikling i landet.

Svend Heiselberg (V):

Om lidt træffer vi igen en fornuftig beslutning, og jeg synes, vi har grund til at glæde os over, at vi kan lave nogle fornuftige aftaler med Fremskridtspartiet. Det er der så sandelig grund til. Nu får vi solgt to færger, som sejler rundt med en overkapacitet, som vi overhovedet ikke har brug for.

Det er blevet nævnt, at hvis DSB havde været et aktieselskab, ville de formentlig ikke have solgt færgerne. Jamen så ville det være en fuldstændig tåbelig ledelse, der sad i et sådant aktieselskab, hvis de ville sejle rundt med to færger, der har en overkapacitet i den grad, som der her er tale om, nemlig færger, der har plads til 2.000 passagerer, men har en gennemsnitlig sejlads med 300 passagerer. Det er da fantastisk, at man vil påstå, at det skulle være fornuftigt fortsat at sejle rundt med sådan nogle store færger.

Det var noget helt andet, hvis det, vi diskuterede, var, om ruten skulle opretholdes eller den skulle nedlægges. Men ruten skal jo opretholdes; den skal blot besejles med nogle færger, der passer til det, som man har behov for på ruten. Derfor er det et godt forslag.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Nu er det sjette eller syvende gang, vi behandler denne sag, og hver gang har jeg prøvet på at fortælle hr. Svend Heiselberg noget, men tilsyneladende kniber det med at finde ud af, hvad der er rigtigt. Men o.k., jeg prøver lige én gang til.

De to færger blev bygget for at tage spidsbelastningerne, når der var behov derfor. Jeg kunne forstå, at man ville sælge færgerne, hvis de var for små, men da ikke, fordi de er for store. Det gode er jo netop, at man har nogle store færger, der kan tage den kapacitet, der er behov for på de dage, hvor der er stor hjem- og udrejsetrafik. Det er det, det drejer sig om.

Nu har jeg sagt det for sjette gang, men det hjælper tilsyneladende ikke.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg vil gerne gøre en bemærkning i anledning af hr. Svend Heiselbergs regnestykke om overkapacitet. Det helt konkrete er – og det er tal, som vi har fået fra DSB, og som jeg må gå ud fra er rigtige, selv om DSB har kniven på struben fra regeringens side – at der ved fortsat sejlads med »Peder Paars« og »Niels Klim« er beregnet 161 mio. kr. i indtægter og 121 mio. kr. i driftsomkostninger. Det er DSB's egne tal. Det er 76 mio. kr. til færger, havneafgift på 15 mio. kr., terminaldrift på 20 mio. kr. og fællesom-