

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg kan til oplysning for Tingets medlemmer sige, at det er min hensigt at nå frem til forespørgslenes begyndelse, inden vi holder midt-dagspause. Men det afhænger selvfølgelig lidt af, hvor længe debatten her trækker ud.

(Kort bemærkning).

Atli Dam (S):

Hr. Atli Dam har ikke noget at bortforklare. Tværtimod! Jeg har travlt med at forklare og belyse og analysere alle de steder, hvor jeg skal gøre dette, også her i Folketinget, hvis det er muligt, i Lagtinget på Færøerne og over for de færøske vælgere. Jeg skal jo stå til regnskab over for de vælgere og de almindelige færinger, hvis ve og vel åbenbart ligger fru Kirsten Jacobsen så stærkt på sinde. Og jeg kan sagtens stå til regnskab for dette, og jeg kan også stå til regnskab i hver eneste sag, som fru Kirsten Jacobsen kalder en skandale, uanset om det er i en retssal, eller hvor det nu måtte være.

Vedrørende Maersk Airs forhold – som fru Kirsten Jacobsen åbenbart ikke har interesse-ret sig for – så er det rigtigt, at disse regnskaber har været holdt hemmelige. Men ved den omtalte sag i Sø- og Handelsretten kom det frem, at det overskud på 30 mio. kr., der havde været i en årrække, bl.a. var blevet brugt til at dække underskuddet på Danairs beflyvning af to af de mindre danske lufthavne. Det er for så vidt helt i orden; vi skal jo hjælpe hinanden, hvor vi kan. Men man skal ikke gøre det under falsk varemærke.

Breckmann (KF):

Der er noget utrolig primitivt og hjælpeløst destruktivt over den måde, hvorpå Fremskridtspartiet – uden mindste forståelse for dobbeltårsagen til Færøernes dybe økonomiske krise, nemlig på den ene side gæld og på den anden side resourcesvind – har udvalgt sig dette lille øfolk som prægelnabe til at samle stemmer på hernede i Danmark.

Jeg har intet imod selv at blive nævnt som ophavsmand til nogle af de dystre spådomme, der allerede i efteråret og senere i foråret lød her fra Tingets talerstol, spådomme, der desværre på mange områder har vist sig at blive til virkelighed – til stor ulykke for Færøerne.

Jeg sagde f.eks. på et tidspunkt, at det sikkert bliver nødvendigt, at Danmark kommer til at medvirke med garantiordninger for Færøernes omlægning af den offentlige gæld til udlandet.

Jeg har også fremført, at vort husmarked har været meget højt belånt – måske med 6 mia. kr. – og at det står over for et totalt sammenbrud, hvis der skulle ske en exodus af færinger fra landet.

Nu har Det Rådgivende Udvalg vedrørende Færøerne desværre påpeget, at denne spådom måske bliver til virkelighed.

Jeg kritiserer dog på det allerkræftigste, at ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Behnke, under førstebehandlingen af aktstykket talte usandt, da han sagde, at Folkeflokkens har siddet i landsstyret i de sidste ti år minus otte måneder.

Det passer ikke. I den skæbnsvangre valgperiode på 4 år, fra 1985 til 1989, da Færøernes udenlandsgæld forøgedes fra 3 mia. kr. til knap 8 mia. kr., det vil sige 2½ gang, var Folkeflokkens fuldstændig uden indflydelse på landsstyret. Da var der en socialistisk regering – for resten den samme som den, der sidder nu, desværre. Sammen med Det Kristelige Folkeparti udgjorde den koalition fra 1985 til 1988 hele det færøske magtapparat, da vores nuværende gældsfield blev stablet op.

Folkeflokkens politiske udelukkelse dengang har nu kostet os vort samfunds økonomiske og dermed politiske selvbestemmelsesret; men det fratager dog desværre ikke os i Folkeflokkens fra et medansvar for den bratte opbremsning i 1989 og fremefter, efter at højkonjunkturen var overstået. Når et fly taber højde, gælder det om at dreje snuden opad og ikke tvinge den nedad i et spin. Det samme gælder for en økonomi.

Jeg kan ikke dy mig for at komme tilbage til spørgsmålet om beflyvningen af Færøerne, efter at talskvinden for partiet har været heroppe. Det viser sig, at Fremskridtspartiet har en mærkelig interesse i at fremme Maersk Airs sag over for Færøerne ved at foreslå en nedlæggelse ved statspåbud af Atlantic Airways, selv om det færøske flyselskab har 69 pct. belægning af sin sædekapacitet, sammenlignet med kun 38 pct. sædebelægning hos Maersk Air. Alligevel har Atlantic indvilget i at reducere sit samlede antal sæder på årsbasis med