

Frank Aaen (EL):

Det mest imponerende ved denne her forespørgsel er, at Fremskridtspartiet ikke nævner sit eget ansvar i denne sag. Det var et finanslovsforlig mellem den daværende regering og bl.a. Fremskridtspartiet, der var grundlaget for salget af »Peder Paars« og »Niels Klim«, hvorefter vi fik indlejningen af »Ask« og »Urd« i stedet for.

Der var aldrig nogen sinde tale om en forretningsmæssig disposition. Der var tale om et politisk krav om at sælge ud af statens værdier, og der var derfor et politisk krav til DSB om at lave et regnestykke, der viste, hvor god en idé det var at sælge ud af statens værdier, at sælge de to færger. Det var Fremskridtspartiet med til, også til at lægge det politiske pres, så DSB lavede de rigtige regnestykker. Derfor er det lidt imponerende, synes jeg, i dag at se den hellighed, Fremskridtspartiet nu optræder med i denne sag.

Det var også en klar politik dengang, at man ønskede at lamme DSB i kampen om fremtidens færgeruter på Kattégat. Det var i den periode, man forbød DSB at overtage Mols-Linjen, så den i stedet for blev lavet om til en skattefidus.

Fremskridtspartiet var i forlig med regeringen om finansloven for 1989 og 1990, og i de to finanslove var Fremskridtspartiet med til at fremtvinge privatiseringer og udliciteringer i en samlet størrelsesorden på næsten 6 mia. kr., hvoraf færgerne her var en del.

Det var i den periode, der blev ledt med lys og lygte efter alle de værdier, man overhovedet kunne komme i tanker om at sælge, uanset hvor fornuftigt det var ud fra en samfundsmæssig betragtning. Der skulle bare sælges, der skulle sælges, der skulle sælges, det var målsætningen. Det var dengang, man solgte Statsantalten for Livsforsikring, så den blev en del af sammenbruddet i den private forsikringssektor. Det var dengang, man besluttede sig for at ville sælge aktier i giroen, Københavns Lufthavn og teleselskaberne. Det var dengang, man satte på dagsordenen, at man skulle sælge ejendomme og naturområder. Det var dengang, man indførte tvangsudliciteringer inden for statens område, f.eks. på Rigshospitalet, med efterfølgende mange skandaler i den anledning. Det var dengang, man besluttede at tvangsudlicitere HT-ruter.

Det, der er brug for, er faktisk en debat om hele den linje, der blev lagt i de år, som Fremskridtspartiet afgørende var med til at præge: Udsalg af arvesølvet, privatisering af offentlige virksomheder og indførelse af markedsme-

nismer i den offentlige sektor overalt, hvor det kan lade sig gøre.

Der er faktisk brug for, synes vi, en politisk vurdering af hele denne linje og derunder altså også af Fremskridtspartiets ansvar for den linje, der da prægede udviklingen i den offentlige sektor, den købmandsfilosofi, der bredte sig som en pest, desværre også langt ind i Socialdemokratiet, og som altså banede vej for – det vil jeg også gerne erindre om – at DSB i dag er blevet opdelt og fortsat skal opdeles i en række selskaber, der skal fungere på markeds-mæssige vilkår i stedet for på bedste måde at udføre de opgaver, der skal varetages ud fra samfundsmæssige behov og ikke ud fra, hvordan der kan tjenes flest mulige penge.

»Ask« og »Urd« er det mest groteske resultat af den privatiseringslinje, der fik et vældigt opsving i slutningen af 1980'erne. Det er altså ikke en enkeltstående sag, det er et led i en samlet plan.

Vi kan ikke støtte nogen af de foreslåede dagsordener.

Arne Melchior (CD):

Fra Fremskridtspartiets usalige start erindrer vi, at sproget blev beriget med et nyt ord, nemlig ordet papirusseri. I dag kunne man tilføje ordnuseri, for det er vist mest karakteristisk for denne debat, som jo ingen steder fører hen.

Til ordnuseri hører faktisk også en fejl, der indsneget sig i Venstres ordførers, hr. Jens Kirks, tale, om at CD skulle have stemt for, være gået ind for salget af »Peder Paars«- og »Niels Klim«-færgerne. Det er ikke tilfældet, som hr. Aage Frandsen også allerede venligst i sin historiske gennemgang har gjort opmærksom på.

Det er jo dejligt, at der nu snart er udsigt til lidt mere støtte til de politiske partier, for så vil også Venstre kunne få nogle sagsbehandlere, der kan hjælpe nye folketingsmedlemmer og ordførere med at få historien rigtigt fremstillet, inden de går op her og deklamerer.

Må jeg så sige lidt om mine historiske erindringer – jeg skal nok gøre det kort. Faktisk skete der i forbindelse med denne sag et af de få tilfælde, hvor – efter min subjektive mening, men ganske gode erindring – en minister brugte sin magt over DSB på en ikketilstedelig måde.

Den daværende trafikminister sendte den daværende generaldirektør for DSB op til blandt andre mig, muligvis også andre, med nogle regnestykker, som skulle bevise det geniale i at sælge de to store færger og indchartre nogle