

Bemærkninger til forslaget

Det har skabt uro og usikkerhed i færgebyerne Kalundborg og Århus og i de omkringliggende kommuner, at regeringen har planlagt at sælge de to store færger »Peder Paars« og »Niels Klim«. Det har endvidere vist sig, at regeringen har planer om at overføre salgssummen fra færgerne til en nyprojekteret havneterminal og nye færger på Helsingborg-Helsingør-overfarten. Altså: Man sælger næsten nye færger til det halve af, hvad man har givet for dem, og afgiver ordre på nye – til en høj pris – som skal indsættes på en anden rute. Det kan kun være værfterne og køberne af »Peder Paars« og »Niels Klim«, der tjener herpå. Samfundet (skatteborgerne) betaler regningen.

Argumenterne for salget har været, at færgerne har for stor passagerkapacitet, nemlig 2.000 personer. Hertil kan fremføres, at da Folketinget vedtog byggeriet af færgerne, havde DSB mange planer med disse skibe, som byggede på, at passagerer, som skulle til Øst- og Nordjylland og omvendt, med fordel skulle kunne benytte færgerne og tilsluttede togforbindelser. Denne fordel udnyttedes ikke, da det viser sig, at passagererne, hvis ikke de udtrykkeligt anmoder derom, automatisk bliver sendt over Korsør-Nyborg.

På et møde arrangeret af Nordvestsjællandss Udviklingsselskab, hvori repræsentanter for 12 kommunalbestyrelser og Vestsjællands Amtsråd samt medlemmer af Folketingets Trafikudvalg deltog, kom det frem, at betydningen af at bibeholde færgerne er meget stor for området.

Togstrækningen Kalundborg-København har ligeledes meget stor betydning for de mange hundrede pendlere, som har arbejde eller videreuddanner sig i hovedstadsområdet. En indskrænkning i toggangen ved salg af de omtalte færger vil også få stor betydning for det nordvestsjællandske område. Der er heller ingen tvivl om, at færdiggørelsen af Storebæltsbyggeriet vil ramme området med en negativ virkning, når der i fremtiden skal placeres industri og boliger.

Ruten Århus-Kalundborg havde eksempelvis i 1988 508.500 landgangspassagerer, 267.000 personbiler, 634 busser samt 326.955 lastbilenheder.

Det har endvidere været fremført, at rutens overskud har været på 25 mio. kr. i 1988.

Men ifølge udregninger foretaget af uvildige eksperter var rutens overskud i 1988 derimod 51,9 mio. kr., fordi DSB's interne afregninger kun tilskrives ruten med 40 kr. pr. passager.

Folketingets Trafikudvalg modtog i oktober 1989 en deputation bestående af borgmestre og embedsmænd fra henholdsvis Kalundborg og Århus. Ved den lejlighed udtrykte borgmester Aage Brejnrod, Kalundborg, og borgmester Thorkild Simonsen, Århus, samstemmende, at de helt klart var af den opfattelse, at der var en mundtlig aftale om, at færgerne skulle fortsætte, indtil Storebæltsbyggeriet var tilendebragt, så de to amter kan få ordentlige betingelser og tid til omstillingen.

Kalundborg befinder sig i forvejen i en meget vanskelig situation med en meget høj arbejdsløshedsprocent, når Carmen Clairoll lukker og 400 ansatte sendes på gaden. Det giver bl.a. Kvindeligt Arbejderforbund en arbejdsløshedsprocent på 60.

Endelig skal det nævnes, at der helt sikkert ville blive muligheder for forøgede indtægter på de to færger, hvis man fulgte de forslag, som har været fremsendt til Trafikudvalget fra skibsførere og maskinmestre på færgerne. Forslagene går ud på at fjerne de underste saloner til fordel for en forhøjelse af øverste bildæk, hvorved man kunne få plads til at tage lastbiler, trailere samt containere på to dæk.

Herved kunne der blive plads til nye saloner til 1.100 passagerer, hvilket er samme kapacitet, som de to tidligere prinsessefærger havde. Der er behov for kapacitet til overførsel af flere lastbilenheder, idet ruten i dag må melde udsolgt især på nataf gange, hvilket betyder forringede indtjeningsmuligheder.

Der er således ingen tvivl om, at rutens økonomi kan forbedres, idet meget tyder på, at man ved en ombygning og en bedre markedsføring af ruten vil indtjene lige så meget som ved salg af færgerne.