

Det er DSB ikke, men der er ingen tvivl om, at man ved salget giver statsstøtte til private rederier, altså statsstøttet privatisering. Sagen er jo den, at Mercandiarederierne, der skal afløse på Århus-Kalundborg-ruten, får en fast sum i en årrække, uanset hvor få biler og passagerer færgerne overfører, og det vil give underskud til DSB. Det er der ingen tvivl om, da færgerne er for små, og da DSB skal betale 50-60 mio. kr. om året plus ombygning på ombygning, og når charteren er udløbet, er der ingen penge at tjene for DSB. Samtidig starter Mercandiarederierne til efteråret sejlads på Juelsminde-Kalundborg-ruten.

Det betyder i al sin enkelhed, at det, Mercandia tjener på Århus-Kalundborg, kan bruges til rabatter på Juelsminde-Kalundborg-ruten for at få biler og passagerer fra den førstnævnte. Mage til aftale er vist ikke set før.

Salget er også et brud på aftaler med henholdsvis Kalundborgs og Århus' borgmestre, der havde aftale med DSB om, at de to færger skulle sejle, til de faste forbindelser på Storebælt var færdige i 1996.

Færgesalget er ligeledes et hårdt slag mod Kalundborgområdet, der med lukningen af Carmen Clairroll står over for sin største arbejdsløshed nogen sinde. Eksempelvis er ca. 60 pct. inden for Kvindeligt Arbejderforbund (KAD) arbejdsløse. Det næste, der sker, er jo, at togtrafikken København-Kalundborg vil blive formindsket, når der ikke vil køre de såkaldte bådtoget på strækningen.

Især Det Radikale Venstre har flere gange udtalt, at færgerne ikke måtte sælges for under 800 mio. kr., og det kan vel konstateres, at den sum ikke er opnået.

Kristeligt Folkeparti har sagt det samme, samt at der ikke må ske forringelser på overfarten. En sammenligning mellem Mercandias færger og de nuværende færger, »Peder Paars« og »Niels Klim«, svarer til en sammenligning mellem et vandrehjem og Hotel Sheraton.

Det har endvidere været komplet umuligt at få Kristeligt Folkepartis medlemmer på Folketingets talerstol - bl.a. fordi de ikke var til stede - for at begrunde salget, der jo trods alt med

nye færgeinvesteringer, ombygninger og salg drejer sig om en lille mia. kr.

Som SF's ordfører fremførte under 1. behandling, drejer dette salg sig også om, at den million passagerer, Århus-Kalundborg-overfarten har haft i 1989, skal flyttes ned til Korsør-Nyborg, hvor DSB i de sidste 5 år har mistet 1 million passagerer, og det ser jo ikke godt ud, når man, da man traf beslutningen om de faste forbindelser i Folketinget, allerede havde lavet mange rapporter, der viste stigninger i overførslerne, men disse kom aldrig.

Der henvises til oversigten over overførsler af passagerer og biler på de 3 omhandlede overfarter i DSB's 5-årige regnskab fra 1989, der er optrykt som bilag 1 til betænkningen.

Mindretallet er endvidere af den opfattelse, at der inden længe såvel på Bornholmstrafikken som på Rødby-Puttgarden er et behov for nye færger, hvorfor det efter partiets opfattelse er tåbeligt at sælge færger, der med lidt ombygning senere kan bruges på disse ruter, efter at Storebæltsbyggeriet er færdigt.

Et andet mindretal inden for flertallet (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) ønsker at udtale, at mindretallet finder, at det er i strid med rimelige forventninger ved indgåelsen af forliget om en fast forbindelse over Storebælt at afhænde de 2 færger.

Resultatet bliver en meget betydelig forringelse af trafikforbindelsen mellem landsdelene, herunder mellem landets to største byer.

De 2 færger burde forblive i nuværende rute i hvert fald indtil ibrugtagningen af 2. fase af den faste forbindelse over Storebælt. Der ville derved blive lejlighed til at få mere at vide om trafikudviklingen og de behov, som denne vil kalde på efter 1996.

De 2 fremragende færger burde blive i statens eje indtil videre. Dersom de bliver overflødige på ruten Århus-Kalundborg efter 1996, vil der derved være mulighed for at tage stilling til en eventuel indsættelse på ruten København-Rønne.

De opstillede prognoser for statens økonomiske gevinst ved et salg nu forekommer at være betydeligt overvurderet. Dette skyldes en alt