

[Tommy Dinesen]

Heller ikke det, at man har solgt færgerne for 740 mio. kr. – det er så 60 mio. kr. – betyder så meget for de herrer og damer, kan jeg forstå. Men jeg vil da godt sige, at det altså er et tab på ¼ mia. kr. i løbet af 4-5 år, hvor priserne i dag ligger nogenlunde stabilt, når man handler færger. Men ¼ mia. kr. betyder skam ikke noget i denne forbindelse, bare man kommer ud af det her!

Jeg vil også godt sige til fru Kirsten Lee, som talte om miljøet, at det, der er det afgørende her, er, at der er godt og vel 59.000 lastbilture, der nu skal et andet sted hen. Er det en forbedring af miljøet, når lastbilerne i stedet for at tage med færgen fra Århus til Kalundborg nu skal hele vejen sydover? Det giver trafikskader, det giver nedslidning af landeveje, og hvad ved jeg.

Jeg var lige ved at tænke på, om man burde nedsætte en kommissionsdomstol til at se på, hvem der står bag ved det her, for det er rent gak. Men det skal jeg nok undlade.

En af grundene til, at færgerne måske er blevet noget dyrere, er, at de er større. Men det, der er fordelene ved at bygge store færger, er, at besætningen er den samme som om bord i en lille færge. Det betyder, at driftsomkostningerne ligger betydeligt under det, som en lille færge skulle have betalt i hyrer til de forskellige ansatte.

Det værste er næsten den måde, denne regering nu går ud og privatiserer guldægget på, nemlig DSB's guldæg, som er færgefarten. Der var et overskud i 1984 på godt og vel 400 mio. kr.

Det, man har gjort, fordi man ikke har kunnet få lov til at bygge nye færger, er, at man har chartret Mercandias, og det er et rederi, der lever af dem, der ikke vil betale skat; de køber nogle anparter, og så tjener de nogle penge på det.

Men ikke nok med, at man chartrer disse færger. Der sker også det på Århus-Kalundborg, at Mercandias to færger skal have godt og vel 30 mio. kr. om året. Det vil sige, at det overskud på 50 mio. kr., man indtil nu har haft, nu ryger op på 80 mio. kr.

Ikke nok med det: De kan være komplet ligeglade med, om der er biler eller passagerer med, for Mercandia får pengene fra staten, altså fra DSB.

Hvad sker der så? Jo, Mercandia har nu sagt, at man starter med at sejle på Juelsminde-Kalundborg-linjen fra 1. oktober, og det kan man nemt gøre med to færger, fordi man får overskuddet ovre fra DSB. I Mercandia er mange ligeglade; dér kan man med sine egne færger konkurrere DSB ud på Århus-Kalundborg. Det er lige ned i foret, det hele.

Det er simpelt hen noget af det mest tåbelige, jeg har været udsat for i forholdsvis lang tid her i denne sal.

**Behnke (FP):**

Jeg bemærkede, at SF's ordfører, hr. Tommy Dinesen, gjorde min person til en del af sit indlæg. Det er hr. Tommy Dinesen selvfølgelig velkommen til, men forudsætningerne skal være de rigtige.

Når Fremskridtspartiet støtter – og helhjertet støtter – salget af de to store luksulinere, der i øjeblikket sejler mellem Århus og Kalundborg, så er det for det første, fordi færgerne aldrig skulle have været bygget. Det var rene beskæftigelsesprojekter. Det grundlag for kapaciteten, der findes mellem Øst- og Vestdanmark, kendte man allerede på daværende tidspunkt. Allerede på daværende tidspunkt diskuterede man, hvilke færgeruter på Kattegat der skulle nedlægges, i det øjeblik Storebæltsforbindelsen er en realitet.

Vores synspunkt har hele tiden været, at det ikke skal være en politisk beslutning, om der skal sejles fra Grenå, fra Ebeltoft, fra Århus eller fra Juelsminde hen over Kattegat. Det må alene være konkurrencen mellem færgerne, der afgør det. Men den konkurrence er ikke fair, og den er ikke ægte, når der er en DSB-linje, som får betragtelige statssubsidier.

Jeg tror ikke, at hr. Tommy Dinesens beregninger om det store overskud på Århus-Kalundborg holder; ikke ifølge DSB's egne oplysninger.

Når hr. Tommy Dinesen siger, at der vil være masser af lastbiler, som nu skal en tur sydover, så passer det heller ikke. Det er jo ikke sådan, at der ikke længere vil blive sejlet mellem Århus og Kalundborg; der bliver indsat andre færger på ruten. Det er jo ikke sådan, at ruten helt nedlægges, og de nye færger er netop færger, som i højere grad vil være baseret på lastbiler, trailere, og hvad der ellers er af tung trafik.