

**[Behnke]**

Men det hænger ikke sammen. Når man både i DSB's planer for elektrificering og i regnskabet fra A/S Storebæltsforbindelsen over, hvor mange biler der skal køre hen over broen, for at man kan få den til at hænge sammen, går ud fra en stigende trafik over Storebælt – og det kan så være rigtigt eller forkert – kan man ikke samtidig forvente, at der også sker en stigning for Århus-Kalundborg-ruten, en stigning, som kunne retfærdiggøre opretholdelsen af de to meget store – og for store – færger.

Det er tydeligt, at hr. Tommy Dinesen ikke alt for ofte sejler med de færger. Jeg er en af dem, der benytter dem ret tit og ved, at belægningsen er meget lav på dem på nær op til højtidene.

Så derfor: Det, det handler om, er, at vi har en fornuftig infrastruktur her i landet, en fornuftig infrastruktur, som giver folk valgmulighed, og den valgmulighed bliver udvidet, hvis det heldige sker, at Mercandia får mulighed for at sejle mellem Juelsminde og Kalundborg igen, for der har jo tidligere været en rute dér, som i sin tid ikke kunne klare sig.

Men det er vel at mærke en Mercandiarute, som på privatkapitalistisk vis forsøger at hente sig nogle kunder. Hvis det ikke lykkes, så er det Mercandia, der står med tabet.

Når det ikke lykkedes at få DSB-ruten mellem Århus og Kalundborg til at fungere, så er det skatteyderne, der lider tabet. Så derfor, hr. Tommy Dinesen, er der et flertal – og det må man også i SF erkende – som træffer det fornuftige valg, som man starter en førstebehandling om i morgen, nemlig det valg, som betyder, at man sælger de to store luksusfærger og så i stedet får mulighed for at sejle med nogle færger, der har en størrelse, som passer til overfartens krav til kapacitet.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg har næsten lyst til at fremsige mit indlæg én gang til, for at det rigtig skal gå ind, for det er det tilsyneladende ikke kommet.

Hvis det her er et fornuftigt salg, så ved jeg ikke, hvad fornuft er, rent ud sagt. DSB-subsidier er det jo ikke.

Det er rigtigt, at færgerne i sin tid blev bygget, fordi man hjalp et par skibsværfter; fuldstændig rigtigt. SF foreslog dengang – hvad Fremskridtspartiet i hvert fald ikke gjorde noget ved, og det kan man se i betænkningens bidrag

get fra 1983 – at man lavede tre mindre færger, således at man kunne lægge en af dem op en gang imellem.

Det er rigtigt, at man, når man tager over med færgerne, en gang imellem kan se, at der ikke er ret mange med. Det er en selvfølge. Det kan man med samtlige færger i dette land, det kan man med samtlige busser og tog i dette land, for det afhænger af tiderne. Sagen er jo netop den, at det er om aftenen, der er lastbiler med. De skal jo med mælk til København og den slags, så derfor er det om aftenen, der er fuldt knald på.

Det er også derfor, der er nogle, der har foreslået, at det rigtig fornuftige ville være, at man ombyggede hver eneste færge, så de fik to lastbildæk. Det ville koste godt og vel 70 mio. kr. pr. stk. Det var da betydelig bedre end det her.

Jeg skal så ikke undlade at kommentere, at det selvfølgelig også får nogle afsmittende virkninger på en by som Kalundborg, når Carmen Curlers den 1. juni 1990 bliver nedlagt.

Der var ikke et øje tørt i sin tid, da vi fra SF's side bad om et samråd med nogle af ministrene. Alle kom og sagde, at nu skulle man altså hjælpe, og det, der sker, er, at der bliver en arbejdsløshed på 60-70 pct. Og det her gør det da ikke bedre. Der sker da også en nedskæring af togdriften til Kalundborg nu, så dette med i det hele taget at sælge i området er komplet umuligt. Det er så en biting; det er mere lokalt.

Men netop i forbindelse med de ting vil jeg godt bede hr. Behnke og andre ordførere om at prøve at se på DSB's regnskab. Det var dog en fordel, at man gjorde det, når man skal diskutere disse ting. Og jeg gentager, at her skal man lige lægge mærke til, at det kun er på Århus-Kalundborg-ruten, der har været stigninger.

Jeg kan godt nævnte tallene: For passagerer var det i 1985 869.000, i 1989 1.112.000.

For personbiler var det 174.000 i 1985, i 1989 255.000.

For lastbilenheder var det i 1985 64.000; i dag er det 109.000. Det er en fordobling. Det viser jo alt om, at man bør bygge færgerne om.

Hr. Behnke tager i hvert fald diskussionen op. Det synes jeg da er positivt. Men hr. Behnke siger, at de nye færger, der kommer, nok skal klare det hele. De kan kun tage det halve, hr. Behnke! Det er jo godtgjort, at hvis det er personbiler, der skal over, så kan de kun tage det