

[Tommy Dinesen]

pelt hen ikke kunne lade sig gøre for de to færger at få et overskud. Alene ombygningen af de to rorofærger fra Mercandia er oppe på 260 mio. kr. Dem skal DSB dog ikke betale. Ja, det skal de jo alligevel, for når de chartrer, betaler de årligt 55 mio. kr., så de penge kommer tilbage til Mercandia.

Ombygning af færgelejerne koster 10 mio. kr. Det er ikke det helt store, det er småting i den dér butik. Men salgsomkostningerne til A.P. Møller er 20 mio. kr., og det er nemt tjent for at sælge to billige færger til langt under prisen.

Underskuddet sættes til 40 mio. kr. om året, og det holder ikke nogen steder. Det er der ikke nogen der tror på, ikke engang i DSB.

Jeg har før brugt det udtryk, at jeg opfatter dette som privatiseret statsstøtte til Mercandia-rederierne. Jeg fremførte også sidste gang det helt håbløse i, at Mercandia får de to skibe. Uanset hvor mange passagerer og biler de får med på Århus-Kalundborg-ruten, får de 55 mio. kr. lige ned i foret hvert eneste år.

Samtidig starter det samme rederi på Juelsminde-Kalundborg-linjen med deres egne færger. Det vil sige, at de penge, de får fra DSB, kan de bruge til rabatter, således at vogmændene i stedet sejler med Juelsminde-Kalundborg-linjen. For kundegrundlaget er det samme. Det ved jeg fra den tid, jeg var medarbejderrepræsentant hos den daværende Juelsminde-Kalundborg-linje. Da brugte vi megen tid på at se på, hvor kunderne kom fra. Så det er alle tiders, det her. Man burde have nogle af de dér anparter i Mercandia, det kan man da vist kun blive rig af.

Det værste er måske, at Venstre ikke rigtig har kunnet mande sig op til noget her. Hvis man læser Bornholmeren og andre blade og ser, at hr. Niels Anker Kofoed citerede dette, kan man se, at Venstre går ind for, at disse færger burde sejle på Bornholmstrafikken, når de var færdige på Århus-Kalundborg, fordi der også er et behov dér. Hr. Svend Heiselberg sagde det også sidste gang. Men der er altså ikke rigtig nogen, der vil gøre noget ved det i Venstre, kan jeg forstå. Derfor kommer man i den situation om nogle år, at Bornholmstrafikken skal have nogle nye færger, og det er vel noget med 600-700 mio. kr. for sådan et par stykker, som man ellers kunne have haft ganske gratis fra Århus-Kalundborg-ruten. De kunne også bruges på Rødby-Puttgarden; færgerne dér er også ved at være udtjente.

En anden ting, der ikke har været diskuteret endnu, er, at den halve million togpassagerer, der årligt kommer med Århus-Kalundborg-overfarten, nu skal tvinges ned på Korsør-Nyborg-overfarten. Alle, der har været over i weekenderne på Korsør-Nyborg-overfarten, ved, at der ikke er ret megen kapacitet til at tage flere passagerer. Så den halve million mennesker får altså en betydelig dårligere service, og det gør de bl.a. med baggrund i, at disse færger skal sælges, og at man ikke vil bruge dem andre steder.

Der er også i dag sat spørgsmålstegn – bl.a. i Jyllands-Posten – ved, at man fra regeringens side siger, at man ikke kan få mere end 300 mio. kr. for færgerne i år 1996. Det passer ikke nogen steder, det er nok nærmere 500 mio. kr.

Jeg vil også gerne ligesom hr. J. K. Hansen bede om, at Kristeligt Folkeparti kommer herop og fortæller, hvorfor man ikke vil tage ordet. Ved behandlingen af SF's forslag om, at man ikke må sælge færgerne før i 1996, hvor Storebæltsforbindelserne er etableret, var man overhovedet ikke sindet at gå op og sige noget; man var dog til stede.

Ved første behandling af dette forslag fra regeringen hørte vi ikke noget fra Kristeligt Folkeparti. Det kan der selvfølgelig være en god grund til. Men jeg synes, det er helt fantastisk, når det drejer sig om i hvert fald alt i alt 1 mia. kr., at man da ikke har villet sige, hvad man mener om det. For det har man da gjort før. For ½ års tid siden, da vi første gang behandlede SF's forslag, sagde man: »Der skal ikke ske nogen forringelser på Århus-Kalundborg-ruten, det står vi inde for.« Hvis de to rorofærger skal sammenlignes med dem, der sejler i dag, så kan det sammenlignes med et vandrerhjem i forhold til Hotel Sheraton. Det er jo det, det drejer sig om, så stor er forskellen.

Hvis det ikke er nogen forringelse, så ved jeg ikke, hvad forringelse er. Det her vil garanteret ikke komme til at give fem flade ører til DSB, også af den grund, at nogle af pengene skal bruges til nogle nye færger på Helsingør-Helsingborg-overfarten – der er en meget stor sammenhæng, det er måske lidt forvirrende, men det er ikke mig, der har gjort det forvirrende, det er regeringen – så dér køber man igen nye færger. Man sælger det bedste og køber nogle nye en gang imellem. Og alle og enhver ved, at færgepriserne er stigende alle steder for øjeblikket.