

[Kofod-Svendsen]

Paars' og Klims afløser ombygges for 290 mio. kr.« Det er klart, at er der tale om 290 mio. kr., så må jeg erkende, at det er med til at forringe økonomien.

Derfor vil jeg gerne høre, om det er en korrekt oplysning, at det er blevet dyrere, end da trafikministeren i bilag 5 af 21. maj 1990 på spørgsmål 7 svarer følgende: »Den samlede ombygningsordre er skønnet til ca. 260 mio. kr. for de to færger.« For om det er 260 mio. kr. eller 290 mio. kr., betyder noget for økonomien, og vi har lavet aftale ud fra, at ombygningsordren ville komme til at beløbe sig til 260 mio. kr., og at man som følge af det vil skulle betale 27-28 mio. kr. pr. år pr. skib, som man charterer. Men det er klart, at stiger det beløb, så må også charterafgiften stige, og derfor er det ret afgørende for mig nu at få utvetydigt at vide, hvad økonomien er, når det gælder spørgsmålet om, hvad man vil kunne få, hvis man ikke sælger nu, men på et senere tidspunkt.

Der kan selvfølgelig være mange forskellige gæt. Jeg kan ikke dele den optimisme, som hr. Tommy Dinesen giver udtryk for, nemlig at man vil kunne få 500 mio. kr. i 1996, hvor man har fået en fast forbindelse, og dermed vil der altså være mere tonnage, end vi har brug for.

Den optimisme deler jeg ikke. Her er vi nok inde i troens verden med hensyn til, hvordan vi tror priserne vil blive i 1996. Jeg er altså ikke blevet overbevist om det, som hr. Tommy Dinesen er overbevist om.

Men hvad angår udgiften her og nu for at bygge to færger om, mener jeg, vi må kunne bevæge os fra troens verden og få nogle helt eksakte oplysninger, og det må jeg meget anmode finansministeren om at give.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Vi kan godt bede om at få nogle flere spørgsmål besvaret mellem anden og tredje behandling. Jeg tror bare ikke på, at svarene bliver anderledes, end de er i forvejen. Derfor vil jeg sige, at det eneste rigtige er det, som bl.a. blev fremlagt for Trafikudvalget, da vi var ude og sejle med færgerne, nemlig at man bygger de nuværende færger om, således at man tager noget af restaurationen væk og laver dobbeltdæk til lastbiler. DSB kan nemlig sagtens fylde op med lastbiler på to dæk, og det har de også sagt på offentlige møder. Det er det, der er behov for.

De har endda været så langt fremme, at de har villet indgå en aftale med noget, der hedder Trailerruten, der sejler en enkelt tur mellem Juelsminde og Kalundborg. Så dér er der behov, og dér står alle de lastbiler om aftenen. Det kunne man sagtens. Dér kunne man tjene penge hjem. Det ville endda kun koste et sted mellem 120 og 140 mio. kr. at ombygge begge færgerne, og så kunne man bevare kapacitet til 800-900 passagerer. Det ville være det eneste rigtige i dag.

Jeg ved godt, at når den faste forbindelse kommer, så regner man ikke med, at de færger skal være der. Det er noget, der siger sig selv. Men Bornholmstrafikken og Rødby-Puttgarden står inden for 4-5 år i den situation, at de skal have nogle nye færger. Derfor er det tåbeligt at sælge disse færger nu til den pris og så skulle ud og købe nogle dyre nye færger til den tid. Det er måske en anden regering, der får øretæverne til den tid, men det er ikke særlig klogt under alle omstændigheder. Gods er der i hvert fald nok af, så der er ikke nogen problemer i det.

Hr. J. K. Hansen var inde på prinsessefærgerne. Der er mindre besætning om bord i de to store »Peder Paars« og »Niels Klim« i dag, end der var på de gamle prinsessefærger, fordi man har skåret besætningerne ned. Så driftsudgifterne er små i dag i sammenligning, og driftsudgifterne bliver næsten de samme på Mercandias færger, selv om der ikke er ret mange passagerer med, som de er i dag. Det er noget med en nedskrivning på 8-10 pct. Det er småting. De penge kunne man sagtens hive ind.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

At salget af de to færger er i strid med Storebæltsaftalen, det ligger helt klart. Det lå helt klart – og det kan bevidnes af flere her i salen, som var med i disse forhandlinger – at først når Storebæltsforbindelsen var færdig, skulle vi tage fat på færgeoverfarterne på Kattegat. Og der står så i aftalen, at der skal bevares mindst én færgerute på Kattegat, efter at Storebæltsforbindelsen er taget i brug. Så det ligger helt klart. Det er i strid med Storebæltsaftalen, og det må jeg så indrømme at vi ikke er i stand til at gøre noget ved. Vi kan kun beklage, at regeringen ikke vil leve op til aftalen.