

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Først vil gerne takke hr. Arne Melchior for, at han dog kom ind på sagen i stedet for at bruge tid på at være fornærmet på mig og udelukkende bruge tid på det.

Jeg sagde i går i debatten, at CD jo var karakteriseret ved at ville ønske det hele, og jeg skal bestemt medgive hr. Arne Melchior, at der ikke har lydt onde ord om en jernbaneudvikling. Men jeg går ud fra, at hr. Arne Melchior er klar over, at det, der i øjeblikket sker, er, at jernbanerne taber markedsandele. Det gør de min sandten også i Vesttyskland, det gør de også i Sverige, det gør de over hele Europa. Det har noget at gøre med jernbanernes organisering, og det har noget at gøre med, at de syv store containerselskaber fuldstændigt sidder på det marked og kan styre udviklingen, kan hive subsidierne hjem til deres egen økonomiske fordel, kan bestemme alt, fordi jernbaneselskaberne endnu ikke er blevet til ordentlige moderne salgsselskaber.

Der er dog grund til at tro, at ikke mindst udviklingen i EF gennemtvinger – bl.a. på grund af trafiktheden og på grund af miljøet – at man skal i gang med et samarbejde, således at vi får et mere sammenhængende europæisk jernbanesystem. Der investeres faktisk i øjeblikket både i Vesttyskland og, som jeg sagde i min indledning, i Sverige, hvor jeg henviste til mødet i forgårs mellem Gyllenhammar og Barnevik og Ingvar Carlsson. Der investeres ganske voldsomt, fordi der altså er nogle, der har den lange sigt på i det her erhvervsliv.

Men det fortvivlende er jo, at hr. Arne Melchior, der, så vidt jeg kan høre, er den bedste herinde, den, der ved mest om det, ikke kan komme længere end til at sige, at hvis Deutsche Bundesbahn moderniserer op til grænsen, vil CD stemme for, at vi skal modernisere ned til grænsen. Jeg kan fortælle hr. Arne Melchior, at det gør Deutsche Bundesbahn ikke. Vi skal bruge endog særdeles gode argumenter for at overtale Deutsche Bundesbahn til at modernisere op til grænsen, og jeg forstår ikke, at hr. Arne Melchior ikke har så gode kontakter, at han er klar over det. Han burde faktisk have gode kontakter både med transportører og med erhvervsliv.

Når jeg går så energisk ind for den faste jernbaneforbindelse, som jeg har gjort det i mange

år, skyldes det faktisk, at jeg er meget optaget af at få Danmark med i den europæiske transportudvikling.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg er ked af, at jeg for anden gang må minde om, at en kort bemærkning er en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg skal efterkomme formandens ønske om korte bemærkninger og sige til hr. Arne Melchior, at jeg synes, det er endog meget kedeligt, at han ikke er klar over, at jeg hedder Ernst B. Schmidt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg giver hr. Ernst B. Schmidt min uforbeholdne undskyldning. Min forkalkning, som ellers for øjeblikket sidder i højre fod, må for et øjeblik have sneget sig ind i den ene hjernehalvdel. Jeg burde vide det, og jeg burde sige det korrekt, og jeg skal love at prøve at undgå gentagelser.

Også til fru Margrete Auken kan jeg gøre det kort. Ja, jernbanerne taber markedsandel trods det, at den vesttyske trafikminister – som jeg holdt meget af – gennem ret mange år stolt sagde ved alle lejligheder: Ich bin ein Eisenbahner. Han havde nemlig lært ved banerne selv og kæmpede for, at det skulle gå banerne bedre. Det ser jeg også gerne at det gør. Jeg mener ikke, at jeg på noget tidspunkt har medvirket til noget andet.

Jeg er ikke enig i, at vognmandsfirmaer, containerselskaber, rederier osv. ikke vil benytte jernbanerne, fordi de nu kører på skinner og hedder jernbaner. Jeg tror på, at de er så pragmatiske, så økonomisk orienterede, at de benytter jernbanerne dér, hvor det kan betale sig, og når det kan betale sig, når tilbudene, tempoet, frekvenserne er gode, benytter de selvfølgelig jernbanerne.

Jeg er da glad for på ny at kunne sige til fru Margrete Auken, hvis syn på trafikspørgsmål jeg meget langt absolut ikke deler, at jeg på CD's vegne kan tilslutte mig, at Danmark skal høre sammen med en gunstig udvikling for jernbanetrafikken i Europa, men aldrig ved