

[Ole Donner]

sætningsmedlem livet. Man udsendte ikke SOS, selv om færgen var tæt på at synke, og der gik mere end en halv time, før Søværnets Operative Kommando kunne starte eftersøgningen efter den person, der var faldet over bord.

»Ask« og »Urd«, der skulle erstatte de store færger »Peder Paars« og »Niels Klim«, blev leveret langt senere end aftalt. Den følgende tid fyldtes aviserne med historier om de to færgers manglende effektivitet. Motorkraften i færgerne var langtfra tilstrækkelig til at besejle Kattegat, de kunne ikke selv lægge til kaj, og derfor måtte der hele tiden være slæbebåde parat til at hjælpe dem. Passagererne blev indespærret på færgerne, når broklapperne ikke kunne komme ned, og når de endelig en gang imellem kom ned, tabte man dem med et ordentligt brag på kajen.

På grund af færgerne mange tekniske problemer, der i øvrigt meget passende kunne ses i sammenhæng med færgerne generelle discountmæssige præg, følte DSB sig nødsaget til at sætte erstatningsfærger ind fra Helsingør-Helsingborg-overfarten, og det medførte store problemer og forsinkelser for trafikken dér.

Om færgerne fra Helsingør og Helsingborg var blevet slidt ned af det hårde arbejde på Kattegat, eller om DSB rent faktisk for en gangs skyld havde planlagt nedslidningen, er vanskeligt at sige. Med vanlig sans for det passende valgte man at navngive færgen »Tycho Brahe«. I overensstemmelse med navnet fik man meget hurtigt problemer også med den færge, der for fuld kraft knaldede ind i havneanlægget i Helsingør, hvilket medførte, at nogle og halvtreds passagerer blev skadet og måtte på hospitalet. Årsagen til ulykken var angiveligt, at kaptajnen ikke havde fået tilstrækkelig uddannelse til at manøvrere med det avancerede udstyr, som mange private selskaber i øvrigt sejler udmærket med.

Men hvad er argumentet så for, at staten gennem DSB skal varetage det danske transportbehov? Som jeg ser det, er der i virkeligheden ingen holdbare argumenter for at bevare færgedriften. I sidste ende mener jeg ikke, at hele ansvaret for infrastrukturens transportservice skal bevares i offentlig regi. Der er f.eks. ingen problemer med hensyn til at bevare ruten fra Århus til Kalundborg, selv om DSB øjensynlig satser på at køre ruten fuldstændig i

sænk økonomisk, så man kan henvise til det urentable i at fortsætte med sejladsen.

Private selskaber har allerede meldt sig på banen som interesserede, og dér forsøger DSB også at lægge hindringer i vejen. Det private selskab Cittiships har haft en forrygende succes med passagerbefordring med den hurtige og behagelige hydrofoilmå, der kan klare turen Århus-Kalundborg på 1½ time, mens »Ask« og »Urd« på en god dag kan klare turen på lidt over 3 timer. Men så forsøger man at hindre private selskaber i at køre busser til København, og det er det, der beviser, at DSB forsøger at få 100 pct. monopol på så mange ruter som overhovedet muligt.

Et vigtigt argument mod det offentlige er: Hvad er det rette valg, hvis det viser sig, at den offentlige levering af de goder – som man påstår – er mere til skade for nogen, end den er til gavn for andre? Jeg er meget spændt på, om ministeren i sit næste indlæg vil svare på nogle af de spørgsmål, der er blevet stillet: om man har tænkt sig at ændre på strukturen, om man har tænkt sig at sidde overhørig, at man kommer ind i det indre marked, hvor der vil komme konkurrence udefra. Jeg mener, at ministeren skulle forsøge at svare på nogle af de spørgsmål og ikke bare tale om, at man er glad for, at de store underskud holder sig inden for de rammer, der er budgetteret med.

Helge Mortensen (S):

1991 var ikke noget lykkeligt år for DSB – punktum. Ej heller et heldigt år – udbråbstegn.

Man kan sige om DSB, at de i det forgangne år i hvert fald har haft et overforbrug på ét område, og det er af tychobrahesdage. Man kan også sige, at DSB har en formidabel evne til at time sine beslutninger; meddelelsen om ordren til tyske værfter på »Ask« og »Urd« kom netop dagen efter, at et flertal her offentliggør en værftspakke.

Jeg vil gerne indledningsvis kommentere nogle af de ting og den kritik, som vi i sommerens løb har behandlet omkring DSB. Jeg vil derefter – og det er en imødegåelse af forespørgeren, der siger, at DSB ikke magter at drive transportpolitik – sige, at det er en opgave for DSB, at de skal drive transportpolitik, og at denne beslutning i hvert fald hviler på et meget bredt flertal i Folketinget, nemlig flertallet bag DSB-aftalen.