

[Klim Behnke]

ment som Folketinget, når det gælder et milliardforetagende, der oven i købet giver et næsten 4 mia. kr. stort underskud, kunne glæde sig over andet og mere end en lille smule lyspunkter. Ministeren sagde også, at den gode kvalitet er ved at komme på fode igen – underforstået, at den altså ikke har været der igen et stykke tid. Det kan vi så se frem til og håbe på at ministeren får ret i. Men al historisk sammenpresning af det, der er sket de sidste mange år – og jeg tænker ikke kun på 1991, som mange andre ordførere har udnævnt til at være DSB's store uheldsår; nej, vi kan gå længere tilbage – viser, at der har været konstante problemer i forbindelse med DSB.

Dér, hvor vi mener at flertallet her i huset handler fuldstændig dogmatisk og ideologisk ensopret, er, at man fuldstændig nægter at tage en diskussion om, hvorvidt det egentlig er hensigtsmæssigt, at vi bare bliver ved med at udstede den store underskudscheck til DSB, samtidig med at det, vi egentlig får for pengene, er meget kritisabelt – ja tit direkte ubrugeligt.

Hr. Riishøj var inde på, at private jo også kan begå fejl og have problemer. Jo tak, men forskellen er den, at der ikke er nogen private virksomheder, der kommer og henter 3,9 mia. kr. i underskudsdekning i statskassen, og at der ikke er nogen private virksomheder, som har et folketingsflertals protektionisme hængende som sikkerhedsnet under alle aktiviteter. Og det er det, der gør, at man i de private virksomheder har en fejlfrekvens, der er langt lavere. Dér ved de ansatte, at hvis de ikke gør deres arbejde godt nok, har de ikke længere det arbejde.

Med den signaleffekt, der er i det, ministeren siger her i dag, er der da ikke noget at sige til, at der ikke er nogen DSB-medarbejdere, der gider gøre en ekstra indsats i morgen, for ministeren brugte sin tale til stort set bare at sige: Hvor gør I det godt, og tak for det! På trods af, at alt vedrørende DSB for 1991 er en hamrende fiasko på alle områder! Ministeren er så glad for, at medarbejderne har gjort det så godt og har arbejdet seriøst. Men det har de jo netop ikke gjort. Jeg ved godt, at der er nogle rederichefer, der har haft røde øren og har haft problemer, men ikke desto mindre er der en lang række medarbejdere, som, hvis der havde været tale om en privat virksomhed, i dag havde været blandt de 300.000 arbejdsløse.

Hvis vi skal starte fra en ende af, er det, der har været diskuteret mest her i dag – og det er der jo gode grunde til – spørgsmålet om DSB's færgedrift og i den forbindelse Århus–Kalundborg-ruten. Og mange ordførere har nærmest gjort spørgsmålet om »Ask« og »Urd« til deres vigtigste argument. Men det må skyldes, at folketingsmedlemmers erindring er meget kort, for nøjagtig de samme glemte jo at fortælle, at dengang superfærgerne blev indsat – der er måske ingen, der endnu kan huske, hvad de hed, men de hed »Niels Klim« og »Peder Paars« – var det en tilsvarende skandale. Da virkede det jo heller ikke. De sejlede ind i havneanlæggene og ødelagde dem både i Kalundborg og i Århus. Tingene fungerede ikke osv. Også dengang blev forholdene først normaliseret efter lang tid, så der er nærmest tradition for, at ligegyldigt hvad DSB beskæftiger sig med, så fungerer det aldrig fra starten.

I den forbindelse kunne jeg godt tænke mig, om ministeren bare inden for de sidste fem år af DSB's aktiviteter kan give ét eller – hvis det kan lade sig gøre – to eksempler på nogle nye ting, DSB har sat i værk, som har virket fra første færd. Det tror jeg nemlig ikke der findes eksempler på.

Og dermed er vi ovre i spørgsmålet om, hvorvidt DSB's samlede varetagelse af deres arbejde er acceptabel.

Det er blevet sagt, at det var det politiske flertals skyld, at det gik galt med »Ask« og »Urd«. Nu er det jo ikke folketingspolitikerne, der har bestemt, hvor mange hestekræfter motoren skulle have i færgerne; det er ikke folketingspolitikerne, der har bestemt, at man skulle bruge et udueligt værft i Polen; det var ikke folketingsmedlemmerne, der bestemte, at man skulle entrere med den pågældende sælger. Det var alt sammen noget, der skete på DSB's anbefalinger og efter DSB's undersøgelser. Det, det politiske flertal tog stilling til, var en anbefaling fra DSB, og det viste sig endnu en gang, at det skulle man ikke have gjort, for DSB havde ikke undersøgt tingene grundigt nok.

Så siger Socialdemokratiets ordfører i dag, at DSB har lovet, at man vil iværksætte en markant markedsføring af Århus–Kalundborg-ruten for at få kunderne tilbage. Hvem kommer til at betale en markant markedsføring? Det gør skatteyderne. Hvilken interesse