

[Klim Behnke]

har skatteyderne i, at den rute i DSB-regi skal have en markant fremgang igen? De har ingen interesse i det. Kunderne var nemlig sikre på, at mens DSB-systemet brød totalt sammen og lod folk i stikken, hængende ude på Kattegat i mange, mange timer – og senere med mærkelige specialtransporter søgte at få bilerne hjem osv. osv. – mens alle de ting brød sammen, hvem var det så, der sørgede for, at infrastrukturen virkede på Kattegat? Det var de private ruter Grenå–Hundested, Ebeltoft–Odden, Kalundborg–Juelsminde og senere også passagertrafikruten Cittships. Det var dem, der sørgede for, at vi stadig væk kunne komme frem og tilbage mellem landsdelene, da DSB svigtede, da DSB-systemet brød sammen.

Det er altså de samme, som nu har løftet opgaven og sørget for, at vi kan rejse mellem landsdelene. Det er de samme mennesker, som så skal have et gok oven i hovedet i form af, at man vil bruge statsmidler til at markedsføre en rute, som DSB reelt har kørt i sæk.

Med hensyn til togdriften har flere ordførere jo fortalt, at det ikke var DSB's skyld, at det gik galt med leverancerne af IC3-togene. Men det er DSB, der bærer ansvaret. Det er DSB, der har valgt ensidigt at satse på en fabrik i Randers. For en hvilken som helst privat kunde er det fuldstændig utænkeligt, at man satser på en enkelt leverandør. Men det har man gjort, og da denne enkelte leverandør ikke kunne få tingene til at fungere, så vidste man, at der ville være et politisk flertal her i Folketinget, som nok skulle sørge for at hælde nogle flere millioner på fabrikken i Randers, på trods af at den ikke var i stand til at levere hverken kvalitet eller til rette tid.

Hertil kommer, at den måde, tingene blev indført på med det nye pladsreservations-system osv., i den grad bærer præg af, at DSB er gennemsyret af arrogance. Man ved, at man er en stor statsvirksomhed, der har politisk opbakning i alt, hvad den foretager sig. De mange tusinde mennesker, der stod og ventede forgæves på toget, de mange tusinde mennesker, som ikke kunne få plads, til trods for at togene kørte halvtomme igennem stationerne osv. osv., de kan konstatere, når de ser på deres selvangivelse, at det har de minsandten betalt for.

Til sidst vil jeg sige, at spørgsmålet om, hvorvidt DSB egentlig behøver at have det sto-

re underskud, jo er ganske interessant. Dagbladet Information skrev medio januar 1990 under overskriften »DSB – vi kunne yde den samme service for den halve pris«, at et internt notat i DSB godtgjorde, at hvis man f.eks. på en lang række af disse hele ugen alene-strækninger befordrede folk i taxa, kunne det gøres for den halve pris.

Der er en lang række andre eksempler på, at hvis man formåede at gøre tingene bare nogenlunde seriøst i DSB, kunne det gøres bedre og billigere for den befolkning, der hver eneste gang får en kæmperegning at betale over skatobilletten.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg har for en gangs skyld lyst til at begynde med en fodnote. Det skal være en yderligere kommentar til den ordveksling, der var tidligere på formiddagen om monopol eller ej.

Jeg skal erindre om, at vi i dette land fortsat har noget, der hedder privatbaner; jeg tror, der er 13 af dem. Det er baner, men de er sandelig ikke private. Private har aldrig kunnet køre dem – i hvert fald ikke i min levetid – uden at amter og stat måtte betale underskuddet. Så jeg tror ikke, DSB skal frygte så forfærdelig meget ved en liberalisering, der måtte komme.

Jeg vil gerne sige, at uanset den langtidsaftale, som mit parti også har del i, og som gælder indtil udgangen af næste år, og som vi naturligvis fortsat bakker op, så håber jeg, at DSB ikke er utilfreds med – helst det modsatte – at DSB med passende mellemrum kommer til debat her i Tinget. Jeg tror ikke, det er nogen skade til for DSB. Man kunne sige, at andet ville tyde på mangel på interesse.

Jeg vil gøre som ministeren – og hr. Helge Sander lagde sig også tæt op ad det – nemlig dels udtale respekt, anerkendelse og tak og dels selvfølgelig tage nogle kritiske punkter frem. Der er jo ikke nogen af os, der er gode nok. Jeg har stor respekt for det arbejde, der ydes af DSB-personale på mange planer. Jeg møder dem ofte, både som passager og i forbindelse med andet arbejde ude i samfundet, hvor DSB som den store virksomhed, den er, er repræsenteret. Jeg har stor respekt, hengivenhed og forståelse for en så stor serviceorganisations rolle, også for dygtighed og ansvarsbevidsthed. Det gælder også ledelsen for dens beslutsomhed i udskiftninger, når det er nød-