

[Arne Melchior]

vendigt; det kan der siges meget godt om, men vi har altså kun 10 minutters taletid.

Der er også noget kritik. Jeg syntes, ministeren tog ret hårdt fat. Jeg bemærkede et udtryk, der lød: »... at kvaliteten er altså ikke så katastrofal, som den ofte skildres«. Det er en god taleskriver, der har fået lov til at få det med, eller også var det ministerens spontane bemærkning. Jeg ved det ikke. »Ikke så katastrofal« – det er noget af det skarpeste, jeg længe har hørt. Der var ikke noget med, at den ikke var helt god nok, og at det var svært at gøre det godt nok altid, osv. Med hensyn til medierne ved jeg ikke, om det var aviserne eller de luftbårne medier eller Blæksprutten og Svikmøllen, hvor DSB jo har figureret i nogle årgange i den nyeste tid på en ikke særlig god måde.

Jeg siger det med betydelig bedrøvelse, for i modsætning til, hvad nogle vil påstå, er CD et parti, der ønsker – og jeg mener også, at vi ved vore afstemninger og handlinger igennem hele vor eksistens har vist det – at det skal gå godt for den kollektive trafik.

Nok synes vi, at bilisterne ofte mishandles, og at de skal behandles mere rimeligt. Men det står ikke i modsætning til, at vi mener, at et godt kollektivt trafiknet er af afgørende vigtighed. Og DSB har minsandten en god udgangsposition; med de små markedsandele af tilbagelagte både gods- og personkilometer, som DSB har i dag, er der noget at løbe op.

Der var ros til DSB for at have sparet, dvs. ikke brugt alt det, der var bevilget. Jeg hører ikke til dem, der udelukkende vil rose det. Det dygtigste er vel at holde sit budget, for så er det lagt realistisk. Det lægges kun for ét år ad gangen, og man har en lang erfaring bagud. Altså dette at afskedige personale, forringe servicen og så få ros for at have et regnskabsmæssigt plus, det kan være fornuftigt, det kan somme tider være nødvendigt, men det kan også somme tider være yderst kritisabelt. Der er ruter, ikke mindst blandt føderuterne til IC3-linjerne, som – ja, de er selvfølgelig bemandede, for der er én mand, ellers kunne toget ikke køre, da det ikke er blevet helautomatisk endnu, men »så er der heller ikke flere«, som der stod i en revyvises refræn engang. Jeg kender personligt en del mennesker, jeg får henvendelser fra folk, jeg ikke kender, og i offentligheden omtales det meget, at folk ikke tør køre med DSB, fordi der ikke er et eneste menneske,

man i en given situation kan støtte sig til. Den form for budgetforbedring bryder jeg mig ikke om. Den er klart til skade for den kollektive trafik, og det er imod hensigten med den kollektive trafik, så jeg vil fraråde den metode til at skaffe sig yderligere penge til andet brug.

Jeg kan ikke lade være med at sige noget om »Peder Paars« og »Niels Klim« og efterfølgerne »Ask« og »Urd«. Det var et godt salg af »Peder Paars« og »Niels Klim«, sagde ministeren, og det er da rigtigt. Så måtte ministeren lige efter vedgå, at det var et dårligt køb, der så kom bagefter. Men så havde ministeren straks nogle undskyldninger for det, for man må jo finde sig i, hvad markedet nu engang byder! Javel. Men havde ministeren ikke lovet os »ligeværdige færger«. Jeg citerer ordret: »ligeværdige færger«, og det blev lovet på et tidspunkt, hvor man kendte markedet. Det var ikke bare en bemærkning som: Hvis vi kan, hvis vi kan. Det blev lovet, at det skulle være ligeværdige færger, og det er det ikke.

Hr. Kim Behnke sagde, at den rute er sejlet i sænk, eller han sagde vist, at den er kørt i sænk, men den er altså sejlet i sænk. Det er en stor skam for denne vigtige rute mellem landets to største byer, den mest direkte rute, vi har, når vi ikke medtager fly. Jeg synes, det er helt forfærdeligt, og jeg er spændt på at se, at når regnskabet en skønne dag skal gores op – i dagens aviser kan vi læse, at de nu skal på værft igen for 24 mio. kr. – vil det nok vise sig, at det sammenlagt har været en lusset forretning.

Jeg er enig med hr. Helge Sander i, at det ikke er købmand, DSB skal være, men derfor må man godt bære sig forretningsmæssigt klogt ad. Det tror jeg ikke man gjorde her.

Jeg er meget ked af, at passagererne på ny ved Helsingør–Helsingborg-overfarten blev en art prøvekaniner ved, at man sætter skibe i sejlad, i rutesejlads, før de er tilstrækkeligt gennemprøvet, skønt DSB selv har fortalt Folketinget, at der altid i begyndelsen – hvad enten det er nye skibe eller ombyggede skibe – sker en lang række fejl. Det ved man, og det har man nu vidst igennem 20 år, og det er sket hver gang. Alligevel drister man sig til at sætte færger i rutefart med passagerer om bord i stedet for at gøre prøvesejladserne færdige uden passagerer.