

at bilisterne vil stille krav om, at hvis køerne på vejene bliver for lange og togene ikke fungerer tilfredsstillende, skal der bygges flere supplerende, alternative veje, og det nuværende vejnet vil blive udvidet.

Det er et krav i alle de befolkninger, vi bor i nærheden af og er i samarbejde med, at sådan skal det være, og derfor har toget ikke uendelig mange chancer. I løbet af ganske få år, inden disse beslutninger om yderligere vejinvesteringer i gigantklassen træffes, skal der skabes tog, som kan fungere også i snevej og under løvfaldsforhold, tog, som er præcise, og – som andre ordførere har været inde på – servicebetonede, komfortable og til at stole på i enhver henseende. Jeg kalder det, at toget har sin besøgstid, og det skal tage sig vel i agt og benytte den. Det håber jeg det vil gøre.

I den sammenhæng et hjertesuk: Jeg har hørt, at der i dag er strejke på visse ruter under DSB i protest mod denne debat, mod den lovgivning, der er lagt på bordet, og som der er bred folketingsenighed om. Det advarer jeg på det kraftigste imod, og gid nogen vil referere advarslen til de pågældende! Det skal nu nok lykkes.

Man saver den gren over, man selv sidder på, fordi man ikke i et og alt og lige nu kan få det præcis, som man vil have det. Det er lige galt, om det sker i postvæsenet eller i SAS eller i DSB eller i private virksomheders regi. Det er undergravende for det, man vil forsvare. Jo mindre man kan stole på disse grundlæggende, vitale samfundsfunktioner, desto større frafald vil der være, og desto mere undergraver personalet sin egen fremtid i disse positioner. Det er jeg ked af på personalets vegne og på samfundets vegne.

Yderligere et par små bemærkninger. Hr. Heiselberg var inde på, at DSB ikke skulle være et underskudsforetagende. Det var nok hans spøg, men selv som spøg vil jeg sige ham imod.

Jeg har ikke spor imod, at DSB giver underskud. DSB's dygtighed viser sig bl.a. på det, jeg allerede har været inde på om funktionsdygtigheden, præcisionen, serviceegnetheden osv., og økonomisk på, om det holder sit budget. At det budget så er et underskudsbudget, er kun rimeligt, eftersom DSB ligesom posten påtager sig opgaver med at udføre transport af mennesker, gods, breve, hvad det være måtte, fra ethvert punkt i Danmark til ethvert andet punkt i Danmark, og derfor kan man ikke kræve af DSB, at det skal drives 100 pct. forretningsmæssigt. For hvis det skulle være 100 pct. forretningsmæssigt, ville man skære de ruter og de aktiviteter

fra, som er underskudsgivende, og det må DSB ikke, og Folketinget ønsker ikke, at det sker.

Ergo: Når man tvinger DSB til at drive også underskudsgivende ruter og linjer, må man selvfølgelig betale for det. Det hører med til den samfundssolidaritet, som vi går ind for.

Så vil jeg gerne udtrykke det ønske, at det internationale jernbanearbejde, som Danmark er medlem af, i hvert fald på europæisk plan, må blive bedre. Det er for ringe, når man netop har et sådant grænseoverskridende samarbejde, at der er de store forskelle, der stadig er, i sporbredder, strømstyrker, signalanlæg og andre ting. Det er en hovedopgave at få det europæiske toget til at fungere på den måde, som jeg skildrede i indledningen, og som alle borgere ønsker vil ske.

Med disse ord skal jeg anbefale de foreliggende lovforslag. Jeg ønsker DSB's ledelse og medarbejdere lykke på rejsen. Jeg skal understrege, at når vi støtter DSB med disse lovforslag og siger alt det gode, vi mener og tænker om jernbanetraffic, så er det ikke nogen kamp mod bilismen, som jeg tror en enkelt ordfører var inde på. Det deltager vi i hvert fald ikke i.

Jeg har engang opstillet tre trafikpolitiske hovedbud, og de hedder sikkerhed, fremkommelighed og valgfrihed. Dem har jeg ikke tid til at holde tale om her, men til valgfrihed hører i hvert fald, at det befordringsmiddel, som ønsker publikums gunst, må gøre sig fortjent til samme. Folketinget skal lægge de store rammer for, at det kan lade sig gøre, og så må det være op til ledelsen og medarbejderne virkelig at udfylde disse rammer.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hørte jeg rigtigt, at hr. Arne Melchior mente, at man i fremtiden også skulle betale for de underskudsgivende ruter bortset fra Kalundborg-Århus, som ryger i 1998, Samsø-Kalundborg, Bøjden-Fynshav og Fanøoverfarten?

For hvis hr. Arne Melchior mener, at de andre ruter, f.eks. Gedser-Rostock, eller hvad det nu kan være, også i fremtiden får underskudsdekning, så er det i hvert fald en misforståelse, vil jeg godt sige til hr. Arne Melchior, for det får de ikke.

Rederiet skal jo ud at konkurrere. Der står højt og tydeligt i lovforslaget, at rederiet i fremtiden ikke får noget fra staten. Det skal selv ud at hive nogle penge hjem. Det kan det gøre de næste 4 år, hvor det har Halsskov-Knudshoved,