

Jeg håber ikke, at vi skal til at blive useriøse i denne her debat og begynde at komme frem med, hvad Det Konservative Folkeparti stod for, da det blev stiftet på et tidspunkt, for så kunne det måske blive en meget, meget lang og sjov debat, vi kunne få her i dag. Jeg tror, det var noget med forsvaret osv. med telefonsvarer og hvad ved jeg, der kom frem. Jeg er hundrede procent sikker på, at så begavet, som hr. Stefan G. Rasmussen er, ved han godt, at det i hvert fald ikke er Fremskridtspartiets politik.

Så skal jeg sige, at vi naturligvis ikke bare ønsker pist at afvikle statens engagement i DSB omgående. Der står også »inden år 2000«, så der er altså lidt tid at løbe på. Og jeg går ud fra, at Det Konservative Folkeparti stadig væk mener det, der står i dets partiprogram, nemlig at man går ind for en privatisering af de steder i det offentlige, som der virkelig er brug for at privatisere. Jeg har endnu ikke oplevet nogen, der har taget afstand fra at privatisere også for den sags skyld DSB.

Så er der måske diskussionen om, hvor lang tid man skal have til at privatisere DSB; det kunne man diskutere. Men det er også ligegyldigt, for var det kun året 2000, kunne vi sagtens ændre det tal, bare vi kan få et flertal for, at der nu sker noget frem imod at privatisere DSB, således at man kan få den bedst mulige vare, den bedste kvalitet til den laveste pris, som hr. Stefan Rasmussen for et øjeblik siden faktisk plæderede meget for her fra Folketingets talerstol. Derfor forstår jeg ikke rigtig den inkomsekvens, Det Konservative Folkeparti her udviser.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Det er jo rigtigt, som hr. Jan Kjøpke Christensen siger her, at det er ikke sådan bare lige over en nat, at man vil indføre telefonsvareren. Næ, der er da god tid. Der er tid frem til år 2000.

Så jeg vil bare sige til dem, der har brug for at køre med tog, til dem, der synes, det er en fordel at køre med tog, til dem, der måske oven i købet elsker at køre med tog, at så er det altså med at få bestilt noget inden år 2000, for efter år 2000 vil der ikke køre ét tog i Danmark, i hvert fald ikke uden for strækningen Ringsted-København. Hele Jylland vil blive lagt øde; Lolland-Falster vil ikke se et tog længere nogen sinde; Kalundborgstrækningen osv. vil være en saga blot. Det er den situation, som man har foreslået gennemført.

**Jette Gottlieb (EL):**

Det bekymrer mig lidt, at hr. Søren Hansen så skarpt formulerer konsekvenserne af den politik, som Socialdemokratiet også selv indtil nu har været med til at gennemføre. Jeg håber ikke, han får ret i sine visioner.

Men jeg synes, det er meget glædeligt, at vi kan få en debat om DSB-konstruktionen. Det havde været fint, om regeringen selv havde taget initiativ til en sådan, for alle de problemer, der har vist sig efter selskabsdannelsen, trænger til at blive vendt: alle problemerne lige fra de forfatningsretlige, selskabernes offentlighedsstatus, de politiske styringsmodeller, men selvfølgelig også de økonomiske problemer, som vi gang på gang får løftet en flig af.

Det er naturligvis morsomt, at Tingets ultraliberalister, der ved dannelsen af selskaberne så varmt talte for dem, nu kan se, at problemerne tårner sig op, og kræver indsigt. Det er helt fint med os. For hele konstruktionen har fra starten været præget af én stor systemfejl. DSB skulle selskabssættes og gennem tilskudsstramninger bringes til at fungere forretningsmæssigt, som det så smukt hedder. Samtidig blev det fremhævet, at den helt store gevinst var, at bestyrelsen blev skåret ned fra 179 til noget mere håndterligt.

Når DSB så handler forretningsmæssigt, viser det sig, det alligevel ikke helt var det, man ønskede. For hvad er mere korrekt forretningsmæssigt end at skære ned på de underskudsgivende dele af drift? Og det er lige præcis det, som DSB jo kører efter. I længden går det ikke, og det kan man se på alle de protester, der lyder lokalt.

Så der er ingen tvivl om, at vi må forudsætte, at der på et eller andet tidspunkt kommer en omstrukturering, hvor lokalbanerne må ud i lokalt regi. Men så må bevillingerne til drift i tyndbefolkede områder naturligvis følge med derud.

Det næste er så, at de enkelte DSB-selskaber også fungerer forretningsmæssigt i forhold til hinanden, det vil sige, at de forsøger at udkonkurrere hinanden, for det er jo hele effekten af det.

Konsekvensen heraf er ikke, som det af og til bliver hævdet, et øget tilbud af ruter og afgang til kunderne, men lige præcis det modsatte, nemlig at den ene må lukke til fordel for den anden. Man må f.eks. spørge sig selv, om ikke de nye færgeplaner med nye færgeruter over Kattegat fra andre færgesteder f.eks. vil føre til,