

altid står med hånden fremme, når de får større underskud end forventet osv. Og når vi i dag hører hr. Heiselberg udtale, at DSB er en hendende virksomhed, vil jeg erklære mig aldeles uenig.

Foranlediget af den hetz, der gik over landet, stillede jeg i begyndelsen af september trafikministeren et par spørgsmål. Jeg kan henvise interessererede til spørgsmål nr. S 3628 og 3669, Folketingets forhandlinger 1995-96, s. 8315 og 8316.

Det ene spørgsmål gik på, hvor meget staten i de senere år i forhold til tidligere år betaler til DSB's samlede drift og anlæg. Og det viste sig – jeg står med svaret her i hånden – at DSB i 1995 fik små 3,5 mia. kr., men i 1994, altså året før, fik man 300 mio. kr. mere. I 1991 fik man 500 mio. kr. mere. I 1988 fik man 300 mio. kr. mere. Og i 1984 fik man 200 mio. kr. mere end i 1995, hvoraf altså fremgår, at DSB's krav til staten, underskudet til skatteyderne ikke er steget, men tværtimod faldet ganske væsentligt, når vi tager prisudviklingen i betragtning.

Mit andet spørgsmål gik på, hvordan de danske statsbaner klarer sig i forhold til de øvrige EU-landes tilsvarende baner, og dér viser det sig, at i 1994 dækkede staten 37 pct. af de samlede omkostninger, og at det er gået ned fra 1980, hvor det var 50 pct. I Sverige lå man på 43 pct. Det højtbesungne SJ, Svenska Jernväger, som alle udråber som en succeshistorie, fik i 1994 43 pct., hvor DSB fik 37 pct. Og målt over for de femten EU-lande ligger Danmark nøjagtig i midten, altså ikke helt så godt som de bedste, men langt bedre end et stort antal af medlemslandene.

På denne baggrund føler jeg lyst til og behov for at udtale ros og anerkendelse til DSB's ledelse og medarbejdere, og jeg så gerne, at ministeren – som jo sikkert skal herop igen – gjorde disse ord til sine og bidrog til at mane den uretfærdige og usaglige hetz, der er imod DSB som helhed, i jorden. Bevares, de er da ikke gode nok. Men hvem er god nok? Er der nogen her til stede, som er god nok til sit arbejde? Næppe! Men DSB er langt bedre end sit rygte og gør en fremragende tjeneste. DSB skal stadig blive bedre, men jeg opfordrer ministeren til at sige, at han i hovedsagen har grund til at være meget tilfreds med DSB's virke.

En stor del af den opdaterede aftale består i, at man deler DSB op i en operatørdel og en anlægsdel. Det er noget, man har gjort i mange andre lande tidligere, bl.a. i Sverige, og Sverige er som sagt blevet mægtig rost for sine

jernväger. Men svenske jernbanefolk erkendte så sent som for 14 dage siden ved en stor konference i København, at deres succes er sket på trods af og ikke på grund af denne opdeling i en operatørdel og en anlægsdel. Og alt det med, at der skal komme en ny og stærk konkurrence på banelegemet, tror jeg ikke for fem flade øre på. Hvor i Europa er der kommet det, skønt man har haft den opdeling i adskillige årtier? Jeg tror ikke på det.

Så skal jeg gøre hr. Heiselberg og hr. Ikast opmærksom på, at denne opdeling i virkeligheden er en antiprivatisering. Hvor vi nemlig tidligere og indtil for kun få år siden her i salen gjorde os umage for at give DSB sin egen bestyrelse som et led i retning af privatisering, bliver det nu igen ministeren og dermed Folketinget, der bliver ansvarlig for den store del af jernbanelinjen i Danmark, der ligger i anlægsdelen. Der vil uundgåeligt komme kontroverser mellem driftsdelen og anlægsdelen, og hvem skal så i fremtiden afgøre disse kontroverser? Ikke lænere bestyrelsen for et samlet DSB, men ministeren under kontrol af Folketinget. Så kan man mere sig over det på hjemturen i toget i aften.

Men i øvrigt er der mange gode ting i denne tillægsaftale, som flere af ordførerne har været inde på. S-togene er et strålende eksempel, og diverse strækningers forbedring med dobbeltspor, hurtigere kørsel og faste forbindelser vil ganske givet – her er jeg ganske enig med hr. Ikast – betyde et stort fremskridt for den kollektive trafik, her altså jernbanetrafikken. Sjovt nok nævnte ministeren ikke én eneste gang den kommende Ørestadsbane, som dog ellers er en ganske betydelig investering, vel den største engangsinvestering på trafiksiden – bortset fra de faste forbindelser – som vi har oplevet i mange, mange år. Men det skyldes måske, at denne del af dansk trafik fortsat hører under finansministeren og ikke under trafikministeren.

Jeg har for et års tid siden her fra talerstolen hånet den omstændighed, at denne kæmpe trafikinvestering hører under finansministeren, som ikke i sit departement har nogen mennesker, der har begreb om disse ting. Den minister, der kender til dem, og som har alle styrelser og alle eksperter til sin rådighed, har ikke en pind at skulle have sagt, og han tager det ikke engang med, når han skal opremse alt det, der kan forbedres i den kollektive trafik.

Jeg må sige om udliciteringerne, at det er noget meget godt, og at jeg synes, konkurrence er godt. Mennesket er født som et væsen, der