

Fri konkurrence er kun proforma

På baggrund af en selvvalgt takst tilbyder operatøren så en pris for kørslen. Men dertil kommer den såkaldte frie trafik, hvor eksempelvis de svenske eller tyske jernbaner sætter tog ind på hovedstrækningerne. Der er fri konkurrence og dermed også fri takstfastsættelse.

Hvordan konkurrencen på banen kommer til at udvikle sig, er et åbent spørgsmål. En udbredt opfattelse, blandt andet hos Hans Zeuthen, er, at hverken DSB eller Trafikministeriet har intentioner om fri konkurrence, men at der lades som om. Efter tre års forsøg med 15 procent af strækningerne i udbud, vil det »beklageligt nok« vise sig, at Danmark var for lille til konkurrence på sporene.

Børge Munk Ebbesen finder ikke noget odiøst i, at DSB kun har brug for truslen om konkurrence til at blive mere effektiv:

– Virksomheden vil gøre overordentligt meget for at vinde flest mulige udbud. Det kan de ikke fortænkes i. Og hvis det viser sig, at vi er de bedste og billigste og vinder kontrakterne, er det kun godt. Det er klart, virksomheden vil arbejde for at vise, at vi er effektive og konkurrencedygtige.

En lus mellem tre negle

Privatbanen Sønderjylland har fået DSB's, Banestyrelsens og Trafikministeriets kærlighed at føle over for privat godskørsel

Af Birgitte Marfelt

Kræfterne arbejder med og mod hinanden helt ustyret. Sådan ser Ulf Smith Banestyrelsens, DSB's og Trafikministeriets fælles muskelkraft, i sin egenskab af medejer af Privatbanen Sønderjylland

– Nogle kan se nødvendigheden af at kommerialisere. Andre har haft så svært ved det, at de modarbejder. Og det har været umuligt at identificere de forskellige grupperinger og finde ud af, hvem der arbejder med og mod, og hvem der bare er træge eller inkompetente.

Ulf Smith er administrerende direktør for den sønderjyske virksomhed, Heat Transfer Tønder, og en af initiativtagerne til at starte Privatbanen Sønderjylland, der forsøger at erobre dele af det syd- og sønderjyske marked for godstransport fra DSB. I første omgang var det Tønder-Niebull, så Tinglev-Tønder. Nu arbejder privatbanen på at udstrække sit virkeområde op til Es-

bjerg, Grindsted og Løgstør og har flere godskontrakter.

Privatbanen Sønderjylland drives ikke under Jernbaneloven, men takket være en præliminær trafikministeriel godkendelse, der kun blev givet, fordi DSB ikke mente, at trafikken på strækningen, der var blevet nedlagt i 1979, kunne blive rentabel.

I slutningen af 1996 søgte privatbanens ejere om køretilladelse – certifikatet kom 26. september 1997. I det mellemliggende år har banen være kastebold mellem forskellige interesser i DSB, Banestyrelsen og Trafikministeriet. Der er blevet modarbejdet, trukket i langdrag og chikaneret, mener Ulf Smith.

Som han ser det, har privatbanen været lusen mellem neglene, når f.eks. styrelse og ministerium ikke har kunnet finde ud af at dele kompetencen. Således mistede privatbanen muligheden for at købe tog af DSB, mens den ventede og ventede på et certifikat fra Trafikministeriet.

– Vi havde aftalt med DSB Materiel at købe lokomotiver. Aftalen var, at vi skulle have dem senest 1. august 1997, hvor vi naturligvis formodede, at vi også havde en køretilladelse. Men køretilladelsen kom ikke, og så kunne vi jo ikke købe lokomotiver.

Da Privatbanen Sønderjylland endelig var i stand til at erhverve sig lokomotiver, måtte de betale dobbelt så meget for DSB's materiel, som DSB havde solgt tilsvarende materiel for til en svensk operatør.

– Det er chikane. Hvorfor skulle jeg ellers betale dobbelt så meget for en maskine, som en, der ikke skal køre på det danske net, spørger Ulf Smith og nævner et andet eksempel:

På banens certifikat står, at køretilladelsen også gælder strækningen mellem Tinglev og Tønder. Der står også, at ændringer skal forhandles. Men en dag var der pludselig sat en stopbom op på strækningen nede i Tønder.

– Sådan noget skader vores renommé i kontraktforhandlinger. Usikkerheder, skabt af miljøet ovre i København, gør vores troværdighed over for kunderne noget ringe. De spørger sig selv, hvornår der så bliver lukket for banen i Løgstør eller Esbjerg, siger Ulf Smith, der jævnlige, men forgæves, henvender sig til trafikminister Bjørn Westh med anker og forespørgsler.

Han er overbevist om, at ministeriets embedsmænd og DSB har en skjult dagsorden om, at der kun skal være kørsel på hovednettet, og at alle