

Ud og se med DSB og Tolstoj

af Tom Juul Andersen

Det er fredag morgen den 3 september i det herrens år 2 010 og jeg skal ud på en lang rejse med toget fra Roskilde til Kalundborg. Det lyder måske en smule overdrevet med en bette afstand mellem byerne på 72 km, men skinet bedrager.

Toget futter fra stationen i Roskilde kl. 06.03 med ankomst i Kalundborg kl 07.26. Det giver en samlet rejsetid på 1 time og 23 minutter, svarende til en gennemsnitshastighed på 52 km /t . Hvilket ikke ligefrem imponere.

I maj 1935 blev Danmarks første lyntog sat i drift mellem Ålborg og København. Dermed blev rejsetiden nedsat fra 10½ til 6½ time. Med omtrent 415 km mellem byerne svarede det til en gennemsnitshastighed på 63 km i timen. Der er næppe nogen som i 1935 ville have spået at toget 75 år senere på en ukompliceret strækning ville køre næsten 20 % langsommere.

Som mine eneste daglige luksus kører jeg på første klasse fordi jeg elsker roen før og efter en hæsblæsende arbejdsdag. Og hvilken luksus ! Jeg har hele det øverste dæk med omtrent 40 sæder for mig selv. Der er uhyre sjældent at andre forvilder sig derop, og sker det alligevel, kan jeg være sikker på at de bliver fjernet igen af togkonduktøren, fordi de ikke har set skiltet med 1.klasse.

Det har sine glimt af charme at have en hel togvogn for sig selv. Om vinteren, hvor varmen på øverste dæk ofte ikke virker, sidder jeg godt gemt i min varme frakke, og nyder det smukke landskab klædt i hvidt, samt den medbragte kaffe på termokanden. Kaffe smager nu en gang bedst når man småfryser. På de rigtigt kolde dage kan jeg forsigtigt gnide på den frosne rude med vanten og følt det som var jeg med i Lev Tolstjos roman Krig og Fred. Vi kører jo heller ikke stærkere end hvad en hest på de russiske stepper ville kunne klare for 200 år siden.

Det er ikke underligt at jeg er helt alene på 1. klasse, selv når resten af togstommen er propfyldt med passagerer. For man skal være helt vild med roen for at betale prisen. DSB har skruet godt op for priserne på 1.klasse. Ikke som i gamle dage, hvor det kun var 50 % op.

Normalt skal jeg ikke længere end til Holbæk, og her koster et pendlerkort 1 060 kr for 30 dage på 2. klasse. På 1. klasse koster det 1 900 kr eller 80 % mere !

Hvad skal dette dog til for ? Hvorfor tømmer man en vogn komplet for passagerer ved at banke priserne op til astronomiske højder ? Der er og forbliver dårligt købmandsskab at man ikke kan finde en bedre balance mellem priserne på de to klasser.

For at fastholde den tomme vogn har DSB sat yderligere trumf på ved at fjerne al service fra denne strækning. Der er hverken aviser, magasiner, kaffe eller betjening af nogen art. Læserne bør her prøve at forestille at man fjernede den normale service på én af de strækninger som DSB ledelse dagligt kører. Hvilket ramaskrig ville det ikke udløse i organisationen !

Bevares, hvis man har kørt rigtigt mange år på strækningen opdager man at Roskilde og Holbæk har den service, at man gratis kan betjene sig selv på stationen med en kop kaffe. Det tog mig kun 4 år at finde ud. Tilbuddet gælder også kun til Holbæk. Yderligere vestpå ser verden helt anderledes ud. Her anerkender man end ikke eksistensen af 1. klasse !

Spurten på Holbæk station

Jeg har som sagt pendlerkort på strækningen fra Roskilde til Holbæk. Men omkring 8 gange om måneden skal jeg hele vejen til Kalundborg. Det er, billetmæssigt set, et rent helvede for en passager på 1. klasse. Jeg betaler her prisen for min hang til stilhed og ro.

Det lange stræk på 72 km er alt for meget at betjene for et enkelt trafikselskab. Vores fremsynede politikere har derfor privatiseret jernbanenettet og skabt en helt ny og spændende struktur. Når man passere den midtsjællandske højderyg skifter man samtidigt trafikselskab fra DSB til Movia. Som ikke kan finde ud af at samarbejde med DSB.

På strækningen fra Holbæk til Kalundborg kan man ikke købe nogen form for rabatkort til 1.klasse. Intet. Det eneste man kan købe som klippekort er et 2. classes klippekort til 3 zoner, og så klippe to gange. Det er alt. Tilbage er der at købe en normal tur/retur på 1. klasse fra Holbæk til Kalundborg. Den koster 246 kr. eller 1 968 kr. for 8 ture. Det samme som pendlerkortet til Holbæk. En vanvidspris for en så kort strækning.

Ydermere så kan et sådant tilkøbskort slet ikke stemples på Roskilde station. Man skal under rejsen fra Roskilde til Kalundborg forlade toget i Holbæk for at stemple kortet som skal bringe én resten af vejen. Det skal foregå rimeligt hurtigt, for toget holder kun 2 minutter, og der kan fløjtes afgang et minut før afgang med lukning af dørene. Derfor pakker jeg altid alle mine ting sammen og tager med ud, fordi katastrofen ville være fuldstændigt hvis jeg stod på perronen i Holbæk, og mine ting fortsatte alene til Kalundborg.

Man har end ikke kunne finde ud af at samarbejde omkring stemplingen af kort. Det er fuldkommen sindssygt. Det er den eneste måde jeg kan beskrive den situation politikerne, DSB og Movia har skabt på denne strækning.

Sidste år holdt toget 20 minutter i Holbæk. Pitstoppet kunne udnyttes til at skaffe sig gyldigt rejsehjemmel til resten af strækningen uden at skulle pakke alle sine ting sammen og forlade toget. Men nu er dette gode altså også inddraget.

DSB slår tilbage

Efter at have beklaget mig over tingenes tilstand gav DSB på Roskilde station mig et godt råd. Jeg kunne nøjes med at klippe et Movia 3 zoners klippekort til 2. klasse to gange, svarende til en pris på 72 kr. tur / retur mellem Holbæk og Kalundborg. samt blive siddende på 1. klasse. Argumentet var at jeg allerede havde betalt for en så lang strækning på 1. klasse, at det rakte at betale 2. klasse for den sidste strækning.

Det går godt 3 ud af 4 gange ! Men der er stadig togkonduktører som forståeligt nok stiller spørgsmålstejn ved denne mærkværdige konstruktion, og det giver årsager til mange spændende diskussioner. Der som regel ender lykkeligt med at jeg får lov at blive siddende, fordi DSB's konduktører er intelligente og forstår situationen.

Det er mere end man kan sige om Movia. Movias ledelse må være tæt på at kandidere til den mest ondskabsfulde i transportsektoren. Ingen kunder på Vestsjælland kan købe nogen form for klippekort der passer til det antal zoner man skal bruge. Der er kun den dyreste løsning med 3 zoners kort, og for passagere på 1. klasse er der kun priser for enkeltrejser. Ingen kort overhovedet. Hvilken skamløs frækhed.

Når alt går galt

Desværre har der været vinterdage hvor alt er kørt af sporet for mig. Toget har eksempelvis været forsinket så meget at det er alt for risikabelt at forlade det for at stemple kortet i Holbæk. Det kører øjeblikkeligt. Dette har sommetider også været sammenfaldende med en togkonduktør af den gamle skole, der absolut ikke er modtageligt for kreative løsninger.

Så får jeg den obligatoriske bøde på 40 kr. for ikke at have gyldigt rejsehjemmel før jeg steg på toget, plus 123 kr. for selve billetten til 1. klasse. Konduktøren forklarer mig, at man ikke kører på første klasse hos DSB med et klippekort til anden klasse fra et andet selskab. Det er muligt at Movia eksistere uden for togvinduerne på Vestsjælland, men indenfor er det DSB som bestemmer. Basta.

Hvad kan der gøres ?

Der er desværre intet at gøre. Vores højtbetalte politikere kører ikke på strækningen, og hvis de gør det i et undtagelsestilfælde, så betaler de naturligvis intet.

Koncernledelsen i DSB kører heller ikke på strækningen, og har ingen tilsyneladende intet seriøst samarbejde med Movia eller hvad de nu hedder på Vestsjælland.

Hvad angår hastigheden på strækningen kommer den heller ikke op. Ingen i DSBs ledelse har nogen baggrund i teknik og naturvidenskab. De kan tilsyneladende stave til bonus og resultatløn, men efter deres CV at dømme kan de ikke kunne lappe en cykel uden offentlig hjælp. Deres ubehjælpelighed i forhold til implementeringen af en effektiv teknisk drift hænger dybt sammen med at de totalt savner teknologisk ekspertise.

Bedre bliver det ikke hvis vi går til de ansvarlige politikere for den overordnede planlægning. De savner over en bred kamp tekniske ekspertise til at tage de rigtige beslutninger. Det er et Folketing uden balance i forhold til hvad der definerer grundlaget for en moderne velfærdsstat oppe. Politikerne er udstyret med politiske, økonomiske og juridiske værktøjer som hænger frit i luften uden jordforbindelse til dét som skaber velfærden.

Medlemmer af regeringen kræver privatiseringer, men det sker uden indsigt i teknologi, så vi får en række korte, klare og forkerte løsninger på alt hvad der kræver teknisk indsigt. Man vil gerne have de der mærkelige nørdere i naturvidenskab til at udvikle bedre tekniske løsninger, men man vil ikke give dem beslutningsretten. Derfor, præcist derfor, kan vi ikke gennemføre noget i Danmark omkring transportsektoren der hænger sammen.

Det eneste håb jeg klamrer mig til er at Danmark som nation går konkurs, så Kina kan opkøbe os. Hvis China Railways overtog koncessionen på samtlige busser og tog i Danmark ville hastighederne blive fordoblet. De driver i forvejen koncessionen for 1,3 milliarder kinesere, så de 5 millioner ekstra skulle ikke ikke betyde noget.

China Railways ville naturligvis straks indsætte en lokal ledelse med teknisk ekspertise nok til at kende forskel på en togvogn i bevægelse og hvile, samt lade ingeniørerne om bestemme hvad der skulle købes ind af materiel. På under 10 år ville togene køre med gennemsnitshastigheder af 300 km/t over hele landet.

Faktisk er der teknisk intet til hinder for at togene i Danmark kunne køre med endnu højere gennemsnitsfart, eksempelvis 600 km/t som Maglev tog (Magnetic Elevation tog). Hvis det var kompetente folk som tog beslutningerne.

Jeg er overbevist om at hvis politiske ledere i Danmark læser denne artikel om 30 år vil de ryste på hovedet. Hvorfor fandt folk sig i den skrigende inkompetance på alle niveauer? Jeg kan desværre ikke hjælpe dem med et svar.