

[Mølgaard]

tante erfaringer for, at det er sådan meget hyppigt, ja, i reglen.

Jeg vil gerne fremdrage et andet land, og det sker ikke i antikommunismens tjeneste – den skal jeg overhovedet ikke slå et sværdslag for – men da man i Sovjetunionen ville afskaffe profitmotiver og økonomistyring, endte det med, at man satte nogle normer for den enkelte virksomhed. F. eks. fik lysekro-nefabrikker besked på, at de årligt skulle producere så og så mange tons lysekro-ne vejede 1 ton, for det var den letteste måde at opfylde produktionsnormen på, men så kunne lofterne jo ikke holde til lysekro-nerne, og det var ikke så godt.

Det er bedre med de økonomiske styringsmekanismer, som man lægger op til i et liberalt samfund, og dem kan også statsvirksomheder betjene sig af, hvis man selvstændiggør dem, sådan som vi foreslår det.

Fru Lone Dybkjær vil jeg gerne sige tak til for støtten, der ganske vist ikke var en støtte til forslaget som helhed, men til forslagets principper og til, at vi sætter en kulegravning i gang på grundlag af de tanker, der ligger heri. De intentioner, vi har haft med det, er opfattet ganske rigtigt af fru Lone Dybkjær.

Hr. Bollmann vil jeg også takke for den forståelse, der godt nok kun var til stede i en vis udstrækning. Jeg skal heller ikke vende mig mod, at han samtidig nærer skepsis over for mulighederne. Det er muligt, at vi rækker for vidt i forslaget – det vil jeg da ikke totalt udelukke – men lad os få det analyseret. Det, at man på televæsenets område har bevæget sig i retning af det, vi foreslår her, burde jo ikke få tendensen til at standse inden for andre samfundssektorer, men tværtimod animere til, at man også andre steder gik videre ad samme fornuftige vej.

Hr. Kurt Hansen gik imod forslaget og påpegede, at statsvirksomhed eller offentlig virksomhed i den form, vi kender nu, sandelig var mægtig godt. Han kom dér til at fremdrage HT, der jo virkelig er en virksomhed, der kører ad h til. Han betegnede den som »de trådte tærs paradys«. Nu tror jeg sådan set ikke, at det rigtig er noget paradys, det er vel egentlig det stik modsatte, men det ord må man måske ikke bruge fra folketingets talerstol.

Hvis der er politisk tilslutning til at bevilge 250 mill. kr., 500 mill. kr. eller 1.000 mill.

kr. til HT-service, får man alt i alt betydelig mere service for de samme penge med dette forslag gennemført end ved bare at hælde det i HT-kassen.

Vi er i meget høj grad tilhængere af, at man splitter virksomheder op, og at man betjener sig af underentreprenører, sådan som HT også har gjort det tidligere. Så får man betydelig mere service, og man får nogle virksomheder, hvor medarbejderne føler sig langt bedre tilpas ved at virke.

Hr. Chr. Christensen vil jeg takke for den delvise tilslutning til forslaget, han gav udtryk for.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Hr. Mølgaard synes, det var ejendommeligt, at fremskridtspartiet sluttede op omkring regeringen. Det skal ikke undre hr. Mølgaard; det vil fremskridtspartiet gøre ved enhver lejlighed, hvor regeringen tager en fornuftig beslutning. Men derudaf vil hr. Mølgaard også kunne konstatere, at det er meget sjældent, regeringen tager en fornuftig beslutning.

Men hr. Mølgaard nævnte, at det var vigtigt, at vi fik selskaberne eller de offentlige virksomheder kørt ud. Han havde ikke taget stilling til, om det skulle være i selskabsform. Jeg vil spørge trafikministeren, om det ikke er korrekt, at den omstændighed, at der ikke kom et aktstykke på DSB Catering i aktieselskabsform, hang sammen med, at der ikke var noget flertal i finansudvalget, ja, at stort set kun regeringspartiet ønskede at køre cateringformen ud i et selvstændigt aktieselskab.

Endelig vil jeg gerne spørge hr. Mølgaard, hvilke kommentarer han har til to selskaber, der er kørt ud i selskabsform, nemlig for det første Dampskibsselskabet Øresund. Er det en virksomhedsform, en driftsøkonomiform, som hr. Mølgaard kan anbefale? Jeg vil også gerne høre, hvad hr. Mølgaard mener om A/S Bornholmstrafikken. Er det en speciel selskabsform, som hr. Mølgaard mener er rigtig? Mener hr. Mølgaard, at A/S Bornholmstrafikken har en bedre driftsøkonomi, fordi det kører som et selvstændigt aktieselskab? Der er to konkrete selskaber, Dampskibsselskabet Øresund og A/S Bornholmstrafikken, som hr. Mølgaard formentlig kender til punkt og prikke, fordi de er en fuld-