

det, der var bedst for firmaet og de ansatte og kunderne; jeg tror virkelig på det. Jeg tror, det bliver et større, bedre DSB, end vi nogen sinde har haft. Men de skal vide, at dette hus fortsat vil have kontrollen med hver eneste offentlig foreteelse.

Det, der ligger bagved fra vores side, er, at DSB primært skal beskæftige sig med jernbaner. Og det skal være således, at enhver ansat i DSB genfinder den gamle korpsånd; det er et og alt. Så må vi se, at jernbanen må sige lidt farvel til busselskaberne; dog i samspil, men de bliver separeret ud i selvstændige selskaber med egen bestyrelse. Det gælder også færgerne: med en selvstændig bestyrelse – i samarbejde og alene. Jernbanerne bliver det bærende i den kollektive trafik, og derefter skal de andre samarbejde.

Det vil virke ud over alle grænserne i Europa og på det samspil, vi skal have med de øvrige europæiske lande, for at aftalen fra juni 1991 om opdeling i selve skinnenettet og den øvrige kørende trafik kan komme til at fungere på rette måde og samarbejde. I konkurrence med flyverne, i konkurrence med skibene, i konkurrence med bilerne giver vi EF's borgere et ordentligt tilbud: at den offentlige togtrafik kommer op på et niveau, der tilhører 2000-tallet og ikke 1980'erne. Med dette ønske går vi ind i et særdeles positivt samarbejde i udvalget og siger tillykke til ministeren med, at vi er nået så langt.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må nok sige, at jeg ærgrer mig i dag over de forslag, der ligger her, for for et års tid siden havde SF og den daværende regering indgået en fireårig aftale, som jeg synes er betydelig bedre end det, der lægges op til her.

Der er flere grunde til at sige det, og vi har selvfølgelig også været med i ret mange forhandlinger, og efter Bernsteinrapporten, som jo var meget kritisk over for DSB, var jeg en af dem, der gik ud og sagde, at jeg mente, løsningen på det måtte være, at DSB fik en bestyrelse.

Det håber jeg også det er. Og det forslag, der ligger med hensyn til lov om styrelse af DSB, kan vi fra SF's side godt støtte. Men jeg tror ikke, det er løsningen på alt. For den aftale, der blev indgået under finanslovforhandlingerne, giver ikke penge nok til nogle af de ting, der burde investeres i i DSB.

Nogen vil måske på et senere tidspunkt komme og sige til mig: Du var en af dem, der foreslog, at man fik en professionel bestyrelse. Nu kan du se, hvordan det er gået. – hvis der er

noget at kritisere, selvfølgelig; jeg håber da det modsatte. Men så må jeg sige: Det er, fordi de 179 bestyrelsesmedlemmer – eller over halvdelen af dem i hvert fald – ikke har bevilget penge nok til DSB. For bestyrelsen alene gør det ikke.

Man kan heller ikke, synes jeg, drive en så stor butik, som DSB er – med en omsætning på 16 mia. kr. og med 21.000 ansatte – på den måde, som det er foregået, hvis man samtidig vil have, at DSB skal leve op til at kunne konkurrere og være lige så god som så mange andre i hvert fald, men også kunne tjene nogle penge en gang imellem; og det kunne jo være meget godt, selv om der er en stor statsstøtte i DSB. Som sagt: Vi kan godt støtte lovforslag nr. L 142.

Så kommer vi til de punkter, hvor jeg er dybt skuffet. Det gælder bl.a. forslag til lov om DSB Rederi A/S. Hvis SF havde været med til det forslag, var der i hvert fald ikke kommet det ud af det, som ligger her. Det siger jeg, fordi jeg har fulgt det her gennem mange år. Det er 5 eller 6 år siden, SF stillede et forslag, der gik på, at rederiet skulle udskilles og skulle have lov til at låne penge i Danmarks Skibskreditfond ligesom deres konkurrenter osv. Og det er rigtigt, som det har været diskuteret: Bestyrelsesmedlemmerne – og altså et flertal af de 179 – viste jo klart med salget af Europas mest moderne færger og købet af nogle andre, knap så gode, at de ikke har meget forstand på dette.

Bernsteinrapporten siger ikke noget om, hvem der er skyld i det, undtagen politikkerne. Og derfor mener jeg også, at det har været en bestyrelse. Det var jo daværende finansminister Dyremose, som stod bag det og fik et flertal for det.

Jeg har mange spørgsmål med hensyn til DSB Rederi, og jeg er vidende om, at der er en hel del af besætningsmedlemmerne, der i dag er gået til fagligt møde for at tage en drøftelse om de her ting. De føler ærlig talt – selv om de har fået tilsendt lovforslaget eller måske netop derfor – at de er blevet snydt. Et af de spørgsmål, man kunne stille, er: Hvorfor skal DSB stadig væk eje havnene på Halskov og Knudshoved, når de ikke skal drive færgefart mere?

Men det, der er det afgørende for, at vi ikke er med i det her, er den privatisering, der ligger i det. Det er V's og K's store sejr. 25 pct. skal rederiet privatiseres med – godt nok i 1998, for det kan ikke lade sig gøre før – men det betyder så også, at her bliver indflydelsen i hvert fald for folketingsmedlemmer meget lille, for så bliver det et aktieselskab. Det, vi var gået ind for, var