

pel, hvor tjenestemænd med tjenestefrihed uden løn kan vælges som medarbejderrepræsentanter. Jeg skal pege på Københavns Lufthavn som eksempel.

Vi har altså i Folketinget besluttet en sådan konstruktion før, og jeg finder den også rimelig, for så vidt angår DSB-selskaberne, som nu etableres. Det er klart, at det kan være et holdingspørgsmål. Vi har fundet, at det var rimeligt at fortsætte med de betingelser, hvorunder man kan vælge repræsentanter, der fremfører medarbejdernes synspunkter, for så vidt angår jernbanedriften.

Hr. Ole Donner har nogle principielle betragtninger om, at vi skulle privatisere det hele, og dér må jeg sige, at vi heldigvis – det beklager hr. Ole Donner – har indgået en stabil og fornuftig aftale, så vi de steder, hvor det forretningsmæssigt er muligt, hvor der er konkurrence, hvor der er et kommercielt marked, danner aktieselskaber. Hvor der er tale om, at vi skal køre jernbanedrift med meget store statstilskud, fordi det i høj grad er en social opgave at transportere, give et transporttilbud til den danske befolkning, dér interesserer vi os for at effektivisere den eksisterende statsvirksomhed.

Hr. Arne Melchior spørger om § 5, stk. 3, i L 143, om DSB Rederi A/S, og dér er svaret, at for så vidt angår kompensationen for de sociale ruter, herunder Århus-Kalundborg, der fortsætter frem til færdiggørelsen af Storebæltsforbindelsen, at denne kompensation er indgået i det store kompensationsregnestykke, som mange af forhandlerne, der deltog i finanslovforhandlingerne, vil kunne huske, og hvor vi for det første etablerer et udtræk af DSB-Rederi på 1,2 mia. kr., og hvor vi gennemfører en kompensation til DSB som opgjort i finanslovforhandlingerne.

Her er det jo således, at denne kompensation til DSB for at skulle afholde udgifterne i forbindelse med indgåelse af de kontrakter, der er omtalt i bemærkningerne til § 5, stk. 3, om de sociale ruter, er et element i det, således at det samlede aftalte tilskud til DSB er den ramme, inden for hvilken DSB skal afholde udgifterne til selvsjald på de fire navngivne sociale ruter.

Derfor kan man sige, at skulle underskuddet på Århus-Kalundborg blive større, end vi har forudsat i budgetoverslaget, er det et problem for DSB. Så er DSB i en situation, hvor de kan køre mindre tog, kan man sige, for pengene. Skulle underskuddet blive mindre, er DSB i en situation, hvor de kan køre mere tog.

Dér har vi altså i forhandlingerne mellem Venstre, De Konservative og regeringspartierne accepteret denne usikkerhed, som i betragtning af det samlede driftstilskud til DSB på henved 4½ mia. kr. jo er af en forholdsvis beskeden størrelse. Sådan har vi skruet det sammen, og jeg tror næppe, det var muligt at finde en mere præcis udformning. Ingen kan jo spå om, hvorvidt driftstilskuddet til de sociale ruter vil blive nogle få millioner mere eller mindre i de kommende år – for Århus-Kalundborg frem til 1998 og for de øvrige sociale ruter frem til aftaleperiodens udløb, også i 1998, men med henblik på indgåelse af kontrakter for deres vedkommende frem til år 2000.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det er udmærket, at hr. Arne Melchior rejser diskussionen med hensyn til Århus-Kalundborg, for selvfølgelig er der et problem. Der er det problem, at der er et nyt færgerederi, der hedder KatLink, og som går i gang her til påske.

Det, man må gå ud fra, er, at de tager de personbiler, der i dag kommer over med »Ask« og »Urd« på 3 timer og 20 minutter, hvorimod de andre kan gå over på 1 time og 1 kvarter. Der er ikke noget nyt i det, det er en 3 måneder gammel sag. Men det er da rigtigt, at DSB årlig overfører for 17 mio. kr. Det er den indtægt, de har i personbiloverførslen med »Ask« og »Urd«, og den kan meget nemt forsvinde. Dér kan Folketinget godt komme i klemme, for da vi vedtog, at der skulle være tilskud til »Ask« og »Urd« uden om det, der er lavet i finanslovforliget, stod der en passus om, at økonomien skulle forbedres.

Derfor rejser hr. Arne Melchior et problem, og jeg har også spurgt ministeren adskillige gange, om man ikke kunne få et samarbejde DSB og KatLink imellem. Det kan jeg forstå kommer nu, og det hilser jeg med glæde, for så kan DSB måske få noget af det overskud, den anden kan opregne.

Når ministeren så siger, at der er andre, der ikke har strejkeret, og peger på direktører, må jeg sige, at så har matroser efterhånden fået den højeste sociale status i det her land. Man sammenligner altså matroser på færger med direktører!

Det kan ikke bruges til ret meget, men sagen er, at jeg synes, det er betænkeligt også for de faglige folk, der findes i den socialdemokratiske