

Endelig skal jeg nævne gældsspørgsmålet som et andet problem, og det kunne jeg også forstå at den socialdemokratiske ordfører var indstillet på at vi kan se nærmere på.

Der står her i bemærkningerne, at en forudsætning for, at banerne virkelig kan have en aktivitet uden for eget skinnenet, jamen det er netop ved, at gældsspørgsmålet bliver løst. Derfor ser jeg frem til, at vi i det kommende arbejde sikrer, at spørgsmålet om afviklingen af gælden bliver løst på en sådan måde, at banerne bliver frisat til at give sig i kast med opgaver, der ligger uden for egne skinner.

Når det så er sagt, synes jeg, at der er en diskussion bag ved denne her diskussion, som ingen har berørt, og det er spørgsmålet om udbud. Med denne lov har vi jo sikret os, at banerne ikke kan gå i udbud de første 5 år – eller i hvert fald i denne her aftaleperiode. Men bagefter er det meningen, at de skal kunne gå i udbud.

Jeg skal gøre opmærksom på, at Enhedslisten fortsat opfatter det som sin meget vigtige opgave at sikre, at noget sådant ikke sker. Vi har det billede, der hedder, at det bør selvfølgelig være lokalbanen – den lokale amtslige bane og de lokale kommuner – der sammen er med til at forme en given godstransport, f.eks. at Vemb-Lemvig-Thyborøn-banen kan sende sine godsvogne til Århus, til Hamborg, og at det ikke skal være Arriva, der kommer og løser den opgave, at Lollandsbanen kan sende sine sukkertog til Tyskland og ikke, at det skal være et eller andet tilfældigt busselskab, der klarer den opgave, altså anonyme kræfter.

Den diskussion er i virkeligheden en langt større diskussion. Derfor har vi det håb, at vi tager de negative erfaringer, vi har med udbud og udlicitering, til efterretning, at vi bruger de her år, som privatbanerne nu har til at ruste sig op, til også at vende vinden omkring, hvad kan man sige, det dogmatiske spørgsmål, der hedder udbud og udlicitering.

Vi har jo netop erfaring for, at når man foretager moderniseringer på danske privatbaner i ét hug – det var det, den socialdemokratiske ordfører nævnte fra Lollandsbanen – jamen så kommer der sød musik, så stiger passagertallene.

Det, der er opgaven i den kommende tid, er, at vi så hurtigt som muligt får etableret nogle nye investeringer, sådan at vi får fremdrift både for passagerer og – efter min bedømmelse – gerne i samarbejdet om gods, og at vi sikrer os, at de gode erfaringer med baner drevet af kommuner og amter kan fastholdes så stærkt, at man

glemmer de ord, der hedder udbud og udlicitering.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu taler hr. Søren Kolstrup jo så varmt for investeringer. Havde man investeret i 1996, så havde vi måske haft tre gange så mange passagerer med privatbanerne.

Men nu vil jeg gerne spørge hr. Søren Kolstrup: Hvad med Niebüll-Esbjerg? Det var jo den virkelige sag med småbanerne sammen med Grenåbanen og så privatbanerne. Det var jo de tre emner, som var virkelig »in« at diskutere, og for første gang i min tilværelse blev jeg enig med hr. Søren Kolstrup.

Så vil jeg da alligevel spørge, når der nu er én ting, vi er enige om her i tilværelsen, Niebüllbanen: Har hr. Søren Kolstrup fået den med under den aftale, eller kommer den til at overleve? For jeg husker jo tydeligt, at Amtsrådsforeningens formand sagde: Den skal nedlægges og overføres til bus snarest muligt – fra Tønder til Skærbæk til Ribe og til Esbjerg.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er enig med hr. Kaj Ikast i, at investeringerne i jernbanedrift i 1990'erne var mangelfulde, og jeg tør jo ikke sige det, men da Enhedslisten kom med, gik det jo fremad. Jeg hader at blive tvunget til selvros, men hr. Kaj Ikast fører mig ud i den position.

Så skal jeg i øvrigt tilkendegive, at der jo netop skete det gode i forbindelse med jernbanelæseaftalen, at der ikke blev nedlagt nogen, ikke én eneste DSB-strækning, hverken den på Djursland eller den, der går fra Bramming til Tønder, og det er jo dejligt, at den ikke blev nedlagt, især fordi hr. Kaj Ikast og jeg jo er enige om, at vi skal stoppet hullet mellem Tønder og Niebüll, således at der kan komme ny fremdrift fra den bane. Men endnu en gang kan jeg konstatere, at der i hvert fald er én borgerlig politiker, der ikke fører borgerlig økonomisk politik, og det er hr. Kaj Ikast, og tak for det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nej, hr. Kolstrup kan nemlig lære meget af Niebüllbanen. Det er borgerlig politik. Tænk sig så mange flere passagerer, end der var berammet. Det var meget højt sat af DSB. Man havde faktisk sat det så højt, så man aldrig troede, man nå-