

[Horn.]

om, hvorvidt man kan gå så langt, og det er jo en kendt sag — sådan har det i hvert fald været i de snart 30 år, jeg har været her i huset — at så snart der er tale om bemyndigelse til en minister, uanset hvilken regering han tilhører, får man visse betænkeligheder. Personlig har jeg ingen betænkeligheder, for jeg mener, at der må en vis bevægelighed til. Jeg sad i aftes og kiggede på den norske betænkning, hvor man har behandlet de samme sager, og man kan deraf se, at nordmændene også har fundet ud af, at en organisation, som hviler på for stramme regler, ingen mulighed har for at klare sig.

Jeg ved ikke, om det er ubevidst eller bevidst, at strukturudvalget ligesom har villet skabe en vis sikkerhed for, at bemyndigelsen ikke kan misbruges. Der er nu ingen fare for, at nogen minister vil misbruge den, for det høje ting skulle nok holde den pågældende minister i ørene, hvis det endelig skete. Men det, jeg tænker på, er strukturudvalgets anbefaling af, at jernbanerådet bliver et mere aktivt organ. Jeg ved, personaleorganisationerne længe har diskuteret, om man ikke kunne gøre noget ved det. Det er nok rigtigt, at derved, at den bevillende myndighed og forbrugerne igennem de store erhvervsorganisationer kommer til at danne jernbanerådet, kan dette blive et organ, igennem hvilket DSB kan holde nøje kontakt med erhvervslivet og forbrugerne i almindelighed. Jeg kan sige som tidligere mangeårig formand for det nuværende jernbaneråd, at selv om man sådan kan lave lidt spøg med jernbanerådet nu og da og betragte det som en blindtarm, er det dog sådan, at der i jernbanerådet til gavn for kunderne rejses en lang række spørgsmål om driften, og statsbanerne har altid lyttet til medlemmerne, når de har påpeget, at det dér og dér kunne gøres sådan og sådan, så man gav en bedre kundebetjening. Men jeg kan godt forestille mig, at det ville være en fordel, hvis man kunne gøre det mere aktivt, som det her er foreslået.

Så er der spørgsmålet om at få omsat dette forslag i praksis, hvorved man altså overdrager beføjelsen til ministeren og generaldirektøren.

Det er på en udmærket måde stillet op i betænkningen, hvordan det kunne fungere.

Da det nu overlades til generaldirektøren og ministeren, vil jeg gøre disse bemærkninger for ligesom at tegne en baggrund for, hvad der er vore forudsætninger. Jeg vil altså forudsætte, at de seks afdelinger nu ikke bliver små distrikter, men at de bliver effektive og får den bredde, der skal til i et decentraliseret organ. Det har i alt fald i høj grad ligget mig på sinde, at man kunne komme den vej ud.

Jeg har også bemærket, at man i betænkningen på side 6, afsnit B, peger på regionale områder, og derved forstås vel nærmest storstationer. Jeg tror, det er fornuftigt, at man søger at udnytte mulighederne omkring storstationerne.

En anden principiel betragtning er, at nok er DSB stor, men det udelukker ikke, at det på en række felter vil være nyttigt, at DSB køber den service, der kan være brug for. Det er ikke sikkert, at DSB i fremtiden skal sige: det skal vi selv lave, det er vi store nok til selv at lave. Man bør nøje overveje, om man ikke kan købe denne service i stedet. Vi ser jo, at en række store industrivirksomheder køber sig service, og vi har også set kommunerne, noget sent måske nok, begynde at købe service, som de ellers selv har foranstaltet, men som har været for dyr i forhold til det, de har fået ud af det. Noget sådant vil jeg også tro kunne være fornuftigt her.

Det er en særdeles fornuftig foranstaltning i konkurrencemæssig henseende at lave den kommercielle afdeling, som sammen med reklameafdelingen skulle kunne skaffe bedre rentabilitet. Det er jo en særdeles dygtig reklameafdeling, statsbanerne har — det ser vi af, at så mange angriber den nu og da; men det er ingen skade til, at staten har et organ, som virkelig kan slå igennem, så andre får respekt for det.

Nu kan DSB jo have store forhåbninger om, at dette her kan føre til noget. Det lå i høj grad mig på sinde, da jeg begyndte at arbejde med disse tanker, og vi vil naturligvis fortsat håbe, at det kan give et resultat. Men for at det kan lykkes, må DSB — noget lignende siges i den norske betænkning — have en sådan vare og sådanne servicemuligheder at byde publikum, at man kan udnytte de muligheder, der er til stede. Her må vi jo indrømme at DSB igennem mange, mange år under skiftende rege-