

[Holmberg.]

end ved at give ministeren den ønskede bemyndigelse til at fastsætte de nærmere og ændrede regler for statsbanernes organisation. Jeg tror, det er den rigtige og praktiske fremgangsmåde — og så kan vi ønske ministeren god vind fremover; jeg er ret sikker på, at det vil blæse hist og her om hjørnerne.

§ 3 siger, at der nedsættes et jernbaneråd på 17 medlemmer, og at dets opgave bliver at afgive udtalelser om spørgsmål af principiel betydning for statsbanerne. Vi ved alle, at der før har været tanker om at ophæve jernbanerådet, og jeg er en af dem, der selv har nævnt det i forskellige udvalg. Selv om hr. Horn var meget venlig med sine bemærkninger om, hvad rådet måske har gjort til gavn for kunderne, tror jeg alligevel, vi skal erkende, at med den funktion, rådet har haft indtil nu, og med de meget, meget få møder — for ikke at sige, at der næsten aldrig har været nogen — hvor man har kigget på køreplaner og den slags, har rådet været meget, meget lidt værd. Det kan vi vist godt konstatere uden at være ubehagelige. Ja, det har jo nok haft betydning for nogle gamle, veltjente politikere, der ikke har siddet længe nok herinde til at få deres rejsekort, og endvidere for nogle partisekretærer, som hermed også har fået et gratis rejsekort. Det er måske lidt for brutalt sagt, men sådan har det stort set virket.

Meningen er imidlertid nu, at også målsætningen for DSB kan drøftes, og med den sammensætning, der nu foreslås, både af politikere og folk fra erhvervslivet, mener jeg det kan blive et nyttigt organ. Jeg kan derfor på mit partis vegne tilsige velvillig behandling af hele lovforslaget i udvalget.

Skovmand: Det foreliggende lovforslag vil gøre det lettere at modernisere statsbanernes organisation, og mit parti kan derfor gå ind for det.

Der er dog grund til at komme med et par kommentarer til bemærkningerne til

lovforslaget. Det siges heri, at man ønsker at gøre jernbanerådet mere aktivt ved at give det direkte repræsentation fra folketinget, industrien, handelen og landbruget. Det vil utvivlsomt være udmærket, at sådanne repræsentanter kommer til at sidde i rådet, men det vil nok være nødvendigt at gå videre, hvis rådet skal få virkelig betydning. Det må således være rimeligt, at den overordnede økonomiske og fysiske landsplanlægning bliver repræsenteret i jernbanerådet. Der bliver formentlig lejlighed til at drøfte dette spørgsmål i udvalget, ligesom man her kan vurdere, om det er hensigtsmæssigt at foretage en nærmere definering af, hvilke opgaver rådet skal beskæftige sig med.

I forbindelse med strukturudvalgets betænkning har jeg et enkelt spørgsmål til ministeren. Vil ministeren finde det hensigtsmæssigt, at generaldirektøren for DSB får et sekretariat under sig; der kan gøre det muligt for ham at samordne de forskellige afdelingers planlægning? Et sådant sekretariat har ministeren netop fået oprettet i sit eget ministerium, hvilket uden tvivl vil gavne ministeriets effektivitet.

I sin fremsættelse af lovforslaget antyder ministeren, at han overvejer en udskillelse i datterselskaber af visse af DSBs aktiviteter. En sådan udskillelse må naturligvis overvejes omhyggeligt, inden den gennemføres, for den kan få konsekvenser, som det er svært at forestille sig på forhånd. Eksempelvis vil en udskillelse af S-banerne formentlig være udmærket, dersom den sker som led i oprettelsen af et storkøbenhavnsk trafikselskab, der omfatter al kollektiv transport i hovedstadsområdet og arbejder med organisk tilknytning til den storkøbenhavnske egnspanlægning. Men oprettelsen af et isoleret S-baneselskab vil ikke nødvendigvis få heldige virkninger. Et sådant selskab kan være tilbøjeligt til at anlægge snævre driftsøkonomiske betragtninger og dermed glemme, at DSBs hovedopgave er at være samfundets tjener. Den politik, som DSB har ført på Store-Bæltsoverfarten,