

[Horn.]

ringer sammen med vejene har været sultet, og jeg føler mig fuldstændig overbevist om, at hvis man ikke giver DSB en rundeligere bevilling i de kommende år, får denne rationalisering ikke den slagkraft, den skal have. Jeg vil gerne sige det, for at man ikke skal komme om en 4-5 år og sige: ja men det nyttede jo ingenting. Det nytter ikke, hvis ikke DSB får mulighed for at have et apparat, som er konkurrencedygtigt over for de andre transportorganer, som findes — og vi må regne med, at der er en meget hård konkurrence.

Jeg kan med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til en velvillig behandling. Vi får nok lejlighed til at snakke om en række detaljer i udvalget; det kan der være anledning til, selv om jeg vil gå ud fra, at ministeren i høj grad vil henholde sig til betænkningen, når han til sin tid skal udfærdige reglerne.

Sluttelig vil jeg sige, at både DSB og for så vidt også den bevillende myndighed her er i den lykkelige situation, at den strukturændring falder på et tidspunkt, hvor de store personaleårgange fra 1918-20 er ved at skulle gå af; derved skulle det, som det også er fremhævet af ministeren i fremsættelsen, være muligt at gennemføre denne rationalisering, uden at det kommer til at gå alt for hårdt ud over personalet; man kan strække det på en sådan måde, at det kan gøres forholdsvis smertefrit.

Jeg skal slutte med endnu en gang at sige tak, fordi man har lavet dette arbejde, og ønske ministeren og statsbanerne held og lykke med, når folketinget om kortere eller længere tid har vedtaget lovforslaget, at få noget godt ud af det. Men husk: der skal en sjat penge med.

**Stæhr Johansen:** De hovedbetragtninger, der ligger bag forslaget om at erstatte statsbanernes nuværende styrelseslov, der stort set har været uændret siden 1925, med en ny, mere kortfattet lov, kan vi fra konservativ side i det store og hele tilslutte os. Som ministeren for offentlige arbejder påpegede ved fremsættelsen af lovforslaget, har den gamle styrelseslov jo ikke forhindret, at statsbanernes organisation på en række områder har kunnet tilpasses udviklingen, men

det er nok rigtigt samtidig at fastslå, at statsbanerne nu står over for sådanne ændringer i arbejdsvilkårene, at tiden er inde til at gennemføre den foreslåede reform af DSBs organisatoriske opbygning.

Som det fremgår af lovforslaget, bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte de nærmere regler for statsbanernes organisation. Det kunne måske være naturligt at være noget betænkelig ved at give ministeren en så vidtgående bemyndigelse over for en organisation som DSB, der har et personale på mere end 20.000 personer og et driftsbudget på betydeligt over 1 milliard kr. årligt. Imidlertid er forholdet det, at der i bemærkningerne til lovforslaget henvises til den af strukturudvalget af 1967 afgivne betænkning, som ret detaljeret redegør for statsbanernes kommende organisatoriske opbygning. Den nye organisation indebærer efter min opfattelse en betydelig forenkling; samtidig er det en meget moderne organisationsplan, som her er forelagt, idet man benytter sig af de mest avancerede tekniske hjælpemidler og lægger betydelig vægt på fleksibel og tidssvarende kundebehandling, hvad der afgjort vil spille en rolle i den konkurrence, som statsbanerne til hverdag er ude for. Bemyndigelsen til ministeren indebærer herefter, at der på grundlag af det meget store forarbejde, der er gjort i det af generaldirektoratet nedsatte strukturudvalg, foretages sådanne justeringer og forbedringer, som der i overgangsperioden bliver behov for.

Jeg har i denne forbindelse bemærket mig ministerens udtalelse om, at det som følge af aldersfordelingen blandt personalet inden for DSB vil være muligt at gennemføre strukturændringen uden at afskedige personale, og jeg er på samme måde som hr. Horn enig i, at det altid er lettere at gennemføre en rationalisering, når dette er tilfældet. Jeg er ligeledes enig med ministeren i, at der også efter overgangsperiodens udløb vil være brug for en smidig tilpasning af DSB til de ydre vilkår, som statsbanerne møder.

Som allerede anført i baneplanudvalgets betænkning påregnes den egentlige jernbaneluft indskrænket i de kommende år, og det må derfor være naturligt, at der løbende er mulighed for at afpasse DSBs organisa-