

[Ministeren for kulturelle anliggender.]

accepterede. Det har fru Ellen Strange Petersen heller ikke sagt. Nu forhandler vi jo netop om filmloven i disse dage, og det kan være rimeligt nok, at vi tager disse spørgsmål op i det udvalg, der har med disse ting at gøre.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Otto Mørch* til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren redegøre nærmere for de panikagtige personale-dispositioner, der — som omtalt af Dansk Jernbane Forbunds formand, Børge Aanæs, i Aktuelt — foregår inden for DSB?“

Skriftlig begrundelse.

På trods af ministerens løfte i folketinget om størst mulig hensyntagen til personalet ved banenedlæggelser og andre rationaliseringer er det en kendsgerning, at mange DSB-medarbejdere nu flyttes fra den ene ende af landet til den anden med to, måske tre ugers varsel.

Det er dårlige motivationsfaktorer, når der opstår utryghed i ansættelsen, frygt for ustandselig at blive jaget fra sted til sted og fra arbejdsopgave til arbejdsopgave. Derfor må personalepolitikken gøres til et vigtigt led i planlægningen på længere sigt.

Otto Mørch: DSB har ord for at være en god arbejdsplads, der både forstår at værdsætte sine tusinder af medarbejdere og også at tage hensyn til dem; men nu er der meget, der tyder på, at DSB er ved at sætte det gode renommé over styr. Alle er enige om, og det gælder ikke mindst DSBs eget personale, at et statsforetagende som DSB naturligvis skal følge med i udviklingen gennem rationaliseringer. Det har været nødvendigt at nedlægge helt urentable banestrækninger, og det må naturligvis medføre omflytning af personalet. Men ved enhver virksomhedsomlægning må der tages størst mulige menneskelige hensyn. Det har ministeren da også lovet folketinget at der vil blive under DSBs rationaliseringsproces.

Nu spørger jeg: er det at tage videst muligt hensyn, at jysk togpersonale for få dage siden får besked på, at de skal møde til tje-

neste i København allerede fra 1. juni? Enhver må da erkende, at 14 dages, måske 3 ugers varsel for en varig forflyttelse giver personalet store vanskeligheder. De fleste af de forflyttede togfolk er gift, har børn under uddannelse, har selv hus eller er ved at bygge. Mange må flytte fra en god lejlighed til en anden i København, hvis de kan skaffe sig en, og må i så fald påregne at skulle betale genudlejningsafgift på 25 pct. En enkelt af de tvangsforflyttede med 10 års anciennitet har besluttet helt at forlade DSB for at søge andet arbejde, og andre overvejer at følge efter. Det er just ikke smidighed og hensynsfuldhed, der er vist i denne sag.

Mon ikke det ville være klogt, at ministeren fik DSB til at skifte signaler i sin personalepolitik, mens tid er? Når formanden for Dansk Jernbane Forbund, Børge Aanæs, karakteriserer de aktuelle personale-dispositioner som panikagtige, så finder jeg, at der er grund til, at ministeren griber ind.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne sige til hr. Otto Mørch, at der er i hvert tilfælde ikke tale om hverken panikagtige eller særlig overraskende beslutninger. Det ligger sådan, at sidebaneanvalget begyndte sit arbejde i 1968, og allerede i efteråret 1969 offentliggjorde man en intern udvalgsbetænkning i DSBs personaleblad for at gøre personalet opmærksom på udtrykkeligt, at der måtte påregnes geografiske omflytninger af det tjenestemandssatte personale, og man gjorde samtidig opmærksom på, at det ikke kom til at medføre beskæftigelsesmæssige problemer. Jeg har givet udtryk for her, at der ved den omlægning, som sidebaneloven medførte, ville blive taget menneskelige hensyn i videst muligt omfang, og jeg skal i anledning af spørgsmålet redegøre for, hvordan det er blevet behandlet.

Der er altså forvarslet et par år i forvejen. Loven bliver vedtaget den 3. marts 1971, og først fra det tidspunkt er der det grundlag, man skal have for at gå ind i de konkrete forhandlinger. Orienteringen af hver enkelt ansat, der er blevet personligt berørt, måtte derfor vente på dette. Det skete allerede den 8. marts, altså 5 dage efter lovens vedtagelse, hvor hver enkelt ansat på de berørte strækninger og overgangsstationerne blev