

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nisk udvalg har undersøgt, om der er overhængende fare for, at broen skulle bryde sammen, for det ville selvfølgelig være en katastrofe. Det foreligger der intet om for mig; jeg må henholde mig til det svar, jeg har givet. Vi er klar over, at det er en preserende sag, og hvis budgetterne kan tillade det, hvad vi håber, vil det gå ind i rytmen fra 1977-78, forhåbentlig.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Thorkild Pedersen* (CD) til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvorledes vurderer ministeren de forlydender, der er fremkommet om, at den omstændighed, at togpersonaleorganisationen DJF har sit største medlemstal i København, har været årsag til dispositioner, hvorved DSB-personale i Jylland i et vist omfang har mistet deres arbejdspladser, og hvorved der endvidere skal være påført DSB en ekstra udgift på 160.000-170.000 kr. årligt?“

(Spm. nr. 248).

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Jeg kender ikke de forlydender, der er nævnt i det stillede spørgsmål, og de kan næppe have nogen reel baggrund, da der ikke er væsentlig forskel mellem antallet af beskæftigede ved togtjenesten øst og vest for Store Bælt. I øvrigt er de turlister, som er aftalt for togpersonalet, tiltrådt af personalets repræsentanter både vest og øst for Store Bælt. DSB er vel den af de offentlige arbejdspladser her i landet, der i efterkrigsårene har ofret de største anstrengelser for at gennemføre en rationel og økonomisk drift; alene nedgangen i personalestyrken fra ca. 30.000 i 1948 til nu ca. 22.000 tyder derpå.

Det er klart, at de store forandringer, der har fundet sted, bl. a. giver placeringsmæssige vanskeligheder for det personale, der berøres af ændringerne. Hertil kommer, at

udviklingen for DSB er gået i retning af en ekspansion i området øst for Store Bælt, medens udviklingen vest for Store Bælt har været mere behersket med nedlæggelse eller koncentration af en del arbejdspladser til følge.

Det er dog værd at understrege, at DSB næsten 100 pct. har været i stand til at tilbyde andre arbejdspladser inden for virksomheden, selv om det ikke i alle tilfælde har været med samme geografiske placering.

DSB har altså forsøgt at løse de placeringsmæssige problemer med størst mulig hensyntagen til personalet, bl. a. ved periodisk at udstationere overtalligt personale til steder, hvor der var mangel på personale, bl. a. i København, indtil problemet har kunnet løses på anden måde, f. eks. ved naturlig afgang. Herved påtager DSB sig naturligvis nogle omkostninger, som kunne undgås, såfremt man anvendte mere tvangsbetonede midler, men alt i alt må det nok være i alles interesse at anvende den mere humane metode, under den forudsætning at meromkostningerne begrænses mest muligt.

I det tilfælde, som har givet anledning til spørgsmålet, har DSB som led i en aftale med vedkommende personaleorganisation set i helhed opnået sådanne omkostningsmæssige fordele, at jeg må være enig med DSB i de dispositioner, der er truffet. Hertil kommer, at man ved DSB netop arbejder med sådanne ændringer i bemanningen af S-tog i Københavnsområdet, at de omtalte problemer skulle være afviklet i løbet af foråret 1975.

*Thorkild Pedersen* (CD):

Jeg vil for det første sige ministeren tak for svaret, selv om det ikke var det svar, jeg havde regnet med at få.

For ca. 3 måneder siden prøvede jeg personligt i generaldirektoratet at tale personalet i Jylland og Fyn deres sag, for jeg mente, det var så oplagt uretfærdigt, at man inde i generaldirektoratet skulle have kunnet se den uretfærdighed, der er. Og så har