

[Svend Erik Hovmand]

andet synes jeg heller ikke, der kan være tvivl om, som fremhævet både af justitsministeren og kommissionsdomstolen, at forudsætningen for, at man kan bebrejde en minister en fejl, er, at han har haft fysisk mulighed for efter sin tiltrædelse at sætte sig ordentligt ind i den sag, det drejer sig om. Har han ikke det, er det ikke rimeligt at tale om, som der står i ministeransvarlighedsloven, »at ministeren har handlet forsætligt eller groft uagtsomt«.

I beretningen skriver man på side 951, om end med lidt andre ord, at ingen af de pågældende trafikministre har siddet så længe, at de har opnået et sådant kendskab til P&T, at det har kunnet danne grundlag for selvstændige initiativer.

Jeg vil godt sige, at selv om P&T-sagen skulle sluttes på dette grundlag, vil ingen kunne påstå, at sagen, at de mange afhøringer, at den megen presseomtale og de mange kritiske bemærkninger om en række enkeltpersoner, som fremføres på beretningens sidste sider, har været uden betydning eller konsekvens for de mange implicerede, og jeg er overbevist om, at P&T-sagen i mange år vil tjene som en kraftig advarsel for enhver, der er betroet det ansvar at skulle administrere offentlige midler.

Ole Henriksen (SF):

Hovedindtrykket af den næsten 1.000 sider lange beretning fra kommissionsdomstolen er, at den udmærker sig som et manuskript til et dramatisk teaterstykke, som givetvis ville kunne gå for udsolgte huse i årevis, hvis det blev opført rundt om på offentlige virksomheder. Der er tilpas med intriger, magtkampe og had-kærligheds-forhold, og så er der lange knive i ærmerne. Jeg er sikker på, at det ville blive en succes, og så er der i øvrigt det raffinement ved det, at ligesom i »Dollars« og »Dallas« foregår det hele sådan i de øvre lag i samfundet, og det er altid interessant at beskue, hvordan virkeligheden tager sig ud i disse luftlag, ikke mindst for de 700.000-800.000 offentligt ansatte, som ligger under en postmesterlønramme.

Det er også et spil, der handler om bureaukrati, ny teknologi og nye og forældede ledelsesformer, der kolliderer med hinanden. Det har været en kamp mellem kravet om effektivitet og ønsket om at gennemføre de-

mokratiske tilstande på virksomheden, og man kan selvfølgelig spørge sig selv, om man både kan få post til tiden og demokrati på arbejdspladsen på én gang. Der er åbenbart noget, som tyder på, at ordførere her ikke mener, at disse to forhold er forenelige.

Beretningen fortæller os, at der har været overordentlig store vanskeligheder med den økonomiske styring og planlægningen i øvrigt. Det har medført en række overskridelser af budgetterne, ikke mindst når det gælder den såkaldte PO 75-plan, den nye postterminal og de omlægninger, der skete i forbindelse hermed. Ikke mindst medførte vanskelighederne overarbejde i et uhørt omfang. Det skal dog tilføjes, at der også i forbindelse med den nye terminal var rent tekniske vanskeligheder, som gav store postforsinkelser og større økonomiske tab. Spørgsmålet er her, om man ikke skulle have ventet noget længere eller have strakt det over en længere periode, dengang man skulle tage den nye postterminal i brug.

Det skal dog med i billedet, at kommissionen i sine konklusioner siger, at P&T styringsmæssigt var dårligt rustet forud for den vanskelige periode sidst i 1970'erne. Med andre ord, generaldirektør Poul Hansen og andre med ansvar inden for P&T overtog i 1975 et forældet postvæsen, der i sit arvegods havde en dårlig økonomi og en gammeldags styring, som slet ikke var gearet til de nye tiders teknologi og rationaliseringer. At man så tillige skulle gennem en periode fra 1975 til 1981 med fem forskellige trafikministre har vel heller ikke gjort det lettere. Kommissionsdomstolen tillægger ikke disse fem ministre noget egentligt ansvar i den aktuelle sag, men skriver dog følgende:

»... at det efter sagens natur må kræve en vis længere funktionsperiode at opnå et sådant kendskab til forholdene i P&T, at det kan danne grundlag for selvstændige initiativer.«

Kommissionsdomstolen gør endvidere opmærksom på, at en trafikminister jo foruden at have fat på P&T og være forvaltningschef for departementet også har DSB og en lang række andre store, tunge områder, og spørgsmålet er, om ikke det er et for omfattende kompleks for en enkelt minister at administrere. I hvert fald er det et konkret problem for de ansatte og de ansvarlige i en stor statsinstitution som P&T, at en trafikminister