

[Horn.]

disse planer ville et eller andet folketingsudvalg eller andre kunne finde noget at lave om på. De er alle sammen lagt efter de rent faktiske behov. Ulykken er, at vi ikke er i stand til at føre disse planer ud i livet på kort tid, men kun har penge til at lave dem stykkevis. Vores problem består kun i, om vi har et organ, som kan afveje de forskellige vejstykker, vi har penge til, og afgøre, om det er det rigtige sted, vi placerer pengene. Men man kan altså roligt holde op at snakke om, at vi skal have en vejplan, for vi har rigeligt med vejplaner, der dækker det rigtige behov; det er penge, vi mangler.

Endelig til hr. Holmberg: nu er sådanne hovedvejsanlæg også et spørgsmål om penge, så vi kan udmærket drøfte, hvordan pengene skal skaffes, og her er hr. Holmberg stadig væk inde på vejsliddet. Men det er ikke det, jeg taler om. Jeg taler om, at den tunge lastvognskørsel kræver, at der er veje, som kan bære de tunge vogne. Det er alene af hensyn til dem, vi skal lade vejene bygge så stærke, og det må vognmændene betale for, lige så vel som alle andre, der stiller krav til samfundet, selv må betale.

Holmberg: Da jeg er enig med ministeren for offentlige arbejder i, at debatten om vejslid, akseltryk, omkostninger osv. egentlig ligger uden for dagsordenen for i dag, skal jeg afstå fra yderligere bemærkninger herom.

Kjær Rasmussen: Ganske kort til hr. Horn. Jeg har ikke efterlyst nogen vejplan. Det, jeg gerne ville have, var en landsplan, således at man ved denne kunne få et overblik over, hvad vi egentlig vil med dette land, og få vore vejplaner indpasset i den.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om styrelsen af statsbanerne.

(Lovforslaget (nr. 101) findes i tillæg A. sp. 2071, fremsættelsen i tidenden sp. 1926).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: I Folketingstidende 1964-65, sp. 1541, vil man kunne læse, hvordan jeg første gang retter en appel til DSBs ledelse om at tilpasse ledelsesfunktionerne til den tid, vi lever i. Det var derfor ganske naturligt, da DSB og DSBs personaleorganisationer kom til mig i februar 1967, at aftale med generaldirektøren at nedsætte det såkaldte strukturudvalg, hvis betænkning danner baggrunden for det foreliggende forslag til ny styrelseslov. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke en tak til strukturudvalget og dets formand, generaldirektør Skov, for den hurtighed, hvormed man faktisk er nået frem til at kortlægge, hvordan et nyt system for statsbanernes ledelse kan organiseres. Det er klart, at der i en gammel institution som statsbanerne findes mange, mange traditioner. I perioder har DSB været højt værdsat af hele befolkningen; i andre perioder har man haft statsbanerne at rakke ned på, næst efter TV, hvis ikke man har andet at rakke ned på — det er jo moderne at være imod noget her i riget i disse år.

Sammen med den rationalisering, der har fundet sted i DSB på en lang række områder, kommer nu dette, som jeg vil betragte som meget afgørende. Jeg synes også, vi kan udtrykke glæde over, at det gentagne gange fremhæves i betænkningen, at man med forslaget tilsigter at gøre DSB mere slagkraftig og mere konkurrencedygtig, og der er næppe heller tvivl om, at man nok skal nå til det resultat.

Lovforslaget er meget overskueligt. Det centrale punkt og det, som kan give anledning til nogen debat her, må vel være § 2, hvorved ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for statsbanernes organisation. Disse regler er under de nuværende forhold beskrevet i selve styrelsesloven. Der er delte meninger i mit parti og også i min gruppe

[Horn.]

om, hvorvidt man kan gå så langt, og det er jo en kendt sag — sådan har det i hvert fald været i de snart 30 år, jeg har været her i huset — at så snart der er tale om bemyndigelse til en minister, uanset hvilken regering han tilhører, får man visse betænkeligheder. Personlig har jeg ingen betænkeligheder, for jeg mener, at der må en vis bevægelighed til. Jeg sad i aftes og kiggede på den norske betænkning, hvor man har behandlet de samme sager, og man kan deraf se, at nordmændene også har fundet ud af, at en organisation, som hviler på for stramme regler, ingen mulighed har for at klare sig.

Jeg ved ikke, om det er ubevidst eller bevidst, at strukturudvalget ligesom har villet skabe en vis sikkerhed for, at bemyndigelsen ikke kan misbruges. Der er nu ingen fare for, at nogen minister vil misbruge den, for det høje ting skulle nok holde den pågældende minister i ørene, hvis det endelig skete. Men det, jeg tænker på, er strukturudvalgets anbefaling af, at jernbanerådet bliver et mere aktivt organ. Jeg ved, personaleorganisationerne længe har diskuteret, om man ikke kunne gøre noget ved det. Det er nok rigtigt, at derved, at den bevillende myndighed og forbrugerne igennem de store erhvervsorganisationer kommer til at danne jernbanerådet, kan dette blive et organ, igennem hvilket DSB kan holde nøje kontakt med erhvervslivet og forbrugerne i almindelighed. Jeg kan sige som tidligere mangeårig formand for det nuværende jernbaneråd, at selv om man sådan kan lave lidt spøg med jernbanerådet nu og da og betragte det som en blindtarm, er det dog sådan, at der i jernbanerådet til gavn for kunderne rejses en lang række spørgsmål om driften, og statsbanerne har altid lyttet til medlemmerne, når de har påpeget, at det dér og dér kunne gøres sådan og sådan, så man gav en bedre kundebetjening. Men jeg kan godt forestille mig, at det ville være en fordel, hvis man kunne gøre det mere aktivt, som det her er foreslået.

Så er der spørgsmålet om at få omsat dette forslag i praksis, hvorved man altså overdrager beføjelsen til ministeren og generaldirektøren.

Det er på en udmærket måde stillet op i betænkningen, hvordan det kunne fungere.

Da det nu overlades til generaldirektøren og ministeren, vil jeg gøre disse bemærkninger for ligesom at tegne en baggrund for, hvad der er vore forudsætninger. Jeg vil altså forudsætte, at de seks afdelinger nu ikke bliver små distrikter, men at de bliver effektive og får den bredde, der skal til i et decentraliseret organ. Det har i alt fald i høj grad ligget mig på sinde, at man kunne komme den vej ud.

Jeg har også bemærket, at man i betænkningen på side 6, afsnit B, peger på regionale områder, og derved forstås vel nærmest storstationer. Jeg tror, det er fornuftigt, at man søger at udnytte mulighederne omkring storstationerne.

En anden principiel betragtning er, at nok er DSB stor, men det udelukker ikke, at det på en række felter vil være nyttigt, at DSB køber den service, der kan være brug for. Det er ikke sikkert, at DSB i fremtiden skal sige: det skal vi selv lave, det er vi store nok til selv at lave. Man bør nøje overveje, om man ikke kan købe denne service i stedet. Vi ser jo, at en række store industrivirksomheder køber sig service, og vi har også set kommunerne, noget sent måske nok, begynde at købe service, som de ellers selv har foranstaltet, men som har været for dyr i forhold til det, de har fået ud af det. Noget sådant vil jeg også tro kunne være fornuftigt her.

Det er en særdeles fornuftig foranstaltning i konkurrencemæssig henseende at lave den kommercielle afdeling, som sammen med reklameafdelingen skulle kunne skaffe bedre rentabilitet. Det er jo en særdeles dygtig reklameafdeling, statsbanerne har — det ser vi af, at så mange angriber den nu og da; men det er ingen skade til, at staten har et organ, som virkelig kan slå igennem, så andre får respekt for det.

Nu kan DSB jo have store forhåbninger om, at dette her kan føre til noget. Det lå i høj grad mig på sinde, da jeg begyndte at arbejde med disse tanker, og vi vil naturligvis fortsat håbe, at det kan give et resultat. Men for at det kan lykkes, må DSB — noget lignende siges i den norske betænkning — have en sådan vare og sådanne servicemuligheder at byde publikum, at man kan udnytte de muligheder, der er til stede. Her må vi jo indrømme at DSB igennem mange, mange år under skiftende rege-

[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-

[Stærk Johansen.]

tion efter udviklingen, herunder også spørgsmålet om sådanne andre opgaver, som statsbanerne eller datterselskaber måtte tage op.

Endvidere fastholder ministeren i sit lovforslag det hidtidige jernbaneråd. Heri skal folketinget være repræsenteret med 14 medlemmer, medens de øvrige 3 udpeges af ministeren, således at der i alt bliver 17 medlemmer. Nu deler jeg ikke den begejstring, hr. Horn havde for jernbanerådet; jeg tror godt, jeg kan sige — det er i hvert fald det indtryk, vi har inden for mit parti — at sådan som jernbanerådet har været i den sidste snes år, har det i hvert fald efter vor opfattelse ikke haft nogen som helst betydning. Jeg kan også godt sige, at vi i vort parti meget nøje har overvejet, om man her skulle følge ministerens forslag og opretholde jernbanerådet. Vi mener nemlig, at i den nuværende skikkelse, hvor rådet er uden indflydelse på noget som helst og heller ikke samles så ofte, at det kan få indflydelse, kan det være betænkeligt at fortsætte med det. Men jeg forstår på ministerens fremsættelse, at ministeren vil aktivisere jernbanerådet, og hvis det er tilfældet, at jernbanerådet får nogle virkelige opgaver — det kan jo også godt være, at netop denne strukturændring giver ministeren muligheder for ved at konsultere dette råd at kontakte bl. a. folketingets medlemmer om nogle af de spørgsmål, hvorom der skal træffes en afgørelse — mener jeg, at rådet måske kan aktiviseres så meget, at man kan sige, at det gør nytte og altså skal oprettholdes. Jeg har altså forstået på ministeren, at dette er meningen, og derfor kan vi fra vor side give tilslutning til lovforslaget også på dette område. Men naturligvis, vil jeg dog tilføje, mener jeg, at vi i udvalget skal drøfte rådets arbejdsform. Ministeren skal selv fastsætte den forretningsorden, rådet skal arbejde efter, men jeg tror nok, at hele dets funktionsområde må overvejes i udvalget.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne tilsige det konservative folkepartis velvillige støtte til gennemførelsen af den nye lov om styrelsen af statsbanerne, idet også jeg vil påskønne det initiativ, der er vist ved nedsættelsen af dette strukturudvalg, den hurtige måde, det har arbejdet på, og den lige så hurtige måde, ministeren har fremsat lov-

forslaget på. Jeg håber, at dette lovforslag vil muliggøre, at statsbanerne kan løse sine opgaver og bruge de midler, man har i det moderne samfund, for at hævde sig i konkurrencen.

Holmberg: Lovforslaget om styrelsen af statsbanerne er ganske enkelt derved, at der kun er fire paragraffer. Jeg tror imidlertid, at de foreslåede ændringer har store perspektiver.

Ministeren nævner i sine bemærkninger til lovforslaget, at de forhold, der var gældende, da loven trådte i kraft i 1925, har ændret sig stærkt senere. Ja, det tør antydes. At der er kommet nye transportformer, og at bilerne har påført DSB konkurrence, ved vi alle. Det kan også aflæses af forskellen i den transportmængde, DSB havde dengang, og det, der nu er tilbage af gods og passagerer.

Jeg ved, at vi senere, engang i det nye år, skal have en såkaldt stor trafikdebat om vort samlede transportvæsen, og derfor skal jeg ved denne lejlighed absolut ikke gå i enkeltheder. Men der er alligevel visse ting, som er iøjnespringende. Når man tænker på, hvor lidt der egentlig er tilbage for DSB, relativt set, og hvor stort underskuddet er — flere hundrede millioner kroner, efter som det nu bliver beregnet — må man sige, at de danske skatteydere egentlig er et tålmodigt folkefærd, når de accepterer det. At de i de senere år er kommet i god træning, ved vi nok.

Men jeg så i et blad for et stykke tid siden, at jeg blev benævnt som en DSB meget uvenligtsindet mand. Det er jo sådan noget, som naturligvis kan skrives, men der er ingenting, der er mere forkert. Jeg erkender naturligvis DSBs store betydning, i alt fald den tidligere betydning, men det er da også rimeligt at gøre opmærksom på udviklingen, som ikke er DSBs skyld. Jeg erkender, at DSB har gjort hæderlige forsøg på rationalisering; og at meget er opnået, er ganske sikkert. Ministeren siger i øvrigt meget stærkt i sine bemærkninger til lovforslaget, at statsbanerne „i nogen grad“ har forenklet administrationen. Men det hele taget i betragtning er jeg helt overbevist om, at en anden organisationsform bliver nødvendig, og her er jeg helt enig med ministeren i, at det så nok ikke kan være på anden måde

[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 trafikelskab, der omfatter al kollektiv transport i hovedstadsområdet og arbejder med organisk tilknytning til den storkøbenhavnske egnplanlægning. 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,

[Skovmand.]

viser i øvrigt, at tendenserne til at anlægge snævre, driftsøkonomiske betragtninger allerede er til stede. Det gælder f. eks. de rabatter, som man her yder til store kunder — eller måske snarere den ekstraafgift, som man pålægger mindre kunder, uagtet at de som borgere i det danske samfund må have rimelig grund til at forvente, at DSB giver alle samme behandling. Det er en stor ulempe, at man i øjeblikket ikke kan se af DSBs regnskaber, hvordan de enkelte led i virksomheden klarer sig økonomisk. Men dette problems løsning forudsætter ikke nødvendigvis en opdeling af DSB i datterselskaber. Det skulle vel kunne klares gennem en omlægning af DSBs regnskaber efter svensk mønster. En sådan omlægning vil naturligvis aldrig kunne give et matematisk korrekt billede af enkelte strækningers eller færgeruters økonomi, men den vil kunne give et klarere billede af situationen og dermed lette samfundsplanlægningen. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvilke overvejelser han har gjort sig herom.

Arne Larsen: Det lovforslag, vi nu behandler, betyder uden tvivl et ganske afgjort fremskridt i forhold til DSBs styrelseslov af 1925.

Der er så ganske afgjort tale om en bemyndigelseslov, og her vil jeg ligesom andre ordførere udtale visse betænkeligheder. Jeg synes nemlig, det er et vel stort område at lade en enkelt minister bestemme over. Det bliver et ganske kolossal stort ansvar, ministeren for offentlige arbejder får med hensyn til DSBs problemer i den kommende tid. Man står over for en ny organisatorisk opbygning, og der er som grundlag herfor lavet et stykke udvalgsarbejde og en betænkning angående den kommende struktur for DSB. Som lægmand er det næsten umuligt at udtale sig om det hensigtsmæssige i de forslag, som findes i betænkningen; det ser meget omfangsrigt ud, når man studerer de forskellige afdelinger, underafdelinger, kontorer osv. osv. Det er klart, at der bliver nogle tilpasnings- og overgangsvanskeligheder, og man regner med, at det vil vare et par år, før den ny struktur er indarbejdet. Derfor er det vel også rigtigt ikke at lovgive for en ganske bestemt struktur,

og derfor er disse paragraffer da også faldet ud af forslaget til den ny styrelseslov.

Når man nu vil give ministeren temmelig store bemyndigelser til at klare strukturproblemerne for DSB, indebærer det så også, at man giver ministeren bemyndigelse til f. eks. at oprette datterselskaber? Det ville jeg egentlig gerne have et svar på.

Så er der foreslået fortsat bibeholdelse af jernbanerådet. Rådet har fået forskellig karakteristik af de ærede ordførere, der har været heroppe før mig. Jeg er mest enig med hr. Holmberg, når han siger, at det nærmest har fungeret som et organ for gratis rejsekort til visse veltjente personer inden for de forskellige partier. Men hvis meningen er, at man vil give dette råd større beføjelser og større muligheder for at være med i arbejdet, vil vi naturligvis støtte dets fortsatte opretholdelse.

Der er bare én ting, jeg gerne vil bemærke i den forbindelse, og det gælder rådets sammensætning. Det er sammensat for nærværende og skal vel også fortsat sammensættes af 14 medlemmer valgt af folketinget efter forholdstalsvalg, hvilket altså vil sige, at ikke alle partier, ikke alle udvalgsberettigede partier og ej heller alle partier, der sidder i finansudvalget, har mulighed for at komme til at følge jernbanerådets virksomhed. Hvis det virkelig er meningen, at jernbanerådet skal tage sig af principielle spørgsmål, vil jeg da mene, at man bør overveje sammensætningen af og valget til rådet, og det vil jeg bede ministeren om at tage med i sine overvejelser. Derudover kunne jeg tænke mig, at personaleorganisationerne blev repræsenteret nok så godt i det kommende jernbaneråd.

Når man studerer dette strukturforslag, er der kun ét sted, hvor man ser noget om personale og personaleproblemer, og det er i administrationsafdelingen, hvor der skal være et kontor for velfærd. Det er alt det velfærd, jeg kan finde i hele strukturforslaget. Der er nemlig et problem, der ligger mig meget på sinde, og det er spørgsmålet om demokrati på arbejdspladserne, på statens arbejdspladser og specielt på DSBs arbejdspladser. Man kan ikke af strukturforslaget danne sig noget billede af, om der er indført noget som helst af det

[Arne Larsen.]

i den nye struktur. Så vidt mig bekendt har man visse samarbejdsudvalg, man har i hvert tilfælde adgang til at oprette samarbejdsudvalg under de forskellige afdelinger, distrikter og stationer. Men i hvor stor en udstrækning har man benyttet sig af denne mulighed, og hvilke erfaringer har man om samarbejdet? Fra lønmodtagerside tror jeg ikke man har de allerbedste erfaringer i så henseende. Derfor vil jeg meget henstille til ministeren at gøre en indsats for netop at få denne side af sagen klar, for skal man løse strukturproblemerne for DSB, er man nødsaget til at løse dem i samarbejde med det ansatte personale; det kan ikke nytte noget, at man bare sidder og laver et stykke skrivebordsarbejde og dikterer strukturen uden at diskutere den nøje igennem også med de ansatte.

I den forbindelse vil jeg sige, at ministeren jo har ansvaret for endnu en styrelse og endnu et stort generaldirektorat, nemlig generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet. Her har vi visse problemer i dag, som tilsyneladende er ved at gå i hårdknude, nemlig problemerne om postbæringen og den måde, hvorpå man også her ovenfra har dikteret de underordnede de arbejdsbetingelser, de skal have. Jeg tror derfor, det i høj grad er påkrævet med noget mere demokrati inden for de store områder, DSB og postvæsenet, og jeg vil bede ministeren om at tage disse ting op og tage dem meget alvorligt op, for jeg tror, det til syvende og sidst er den eneste reelle, ordentlige og menneskelige måde at løse de kommende opgaver for DSB på. Man er inde i en rationaliseringsudvikling, som, efter hvad jeg kan forstå, hidtil mest er gået ud på at rationalisere folk bort fra statsbanerne, nedskære personalet i stor udstrækning. Der var nok grund til at tage meget hensyn til de menneskelige problemer og videst muligt forhandle sig til rette med personalets organisationer og de samarbejdsorganer, man eventuelt har, og som efter min opfattelse burde udbygges mere.

Hanne Reintoft: De argumenter, der fremføres for en yderligere smidiggørelse af statsbanernes styrelse, må i og for sig være relevante i en tid med så hastig en udvikling som vor, og det må indrømmes, at den gæl-

dende styrelseslovs usmidige karakter kan være en hæmsko for de tilpasninger i statsbanernes forhold, der hele tiden er nødvendige for at følge med i strukturændringerne. Alligevel kan man nok være betænkelig ved en så stærk bemyndigelse til ministeren, navnlig når ministeren ofte har givet udtryk for en mere forretningsmæssig indstilling til statsbanerne, end jeg finder politisk rigtig og forsvarlig.

Når man ser på udviklingen og administrationen i andre lande, må det også skønnes rimeligt, at antallet af distrikter skæres ned; blot håber jeg, at man vil holde sig for øje, at det nødvendig må gå ud over fleksibiliteten ude i landet. På mange områder kunne en større geografisk smidighed være ønskelig både for de almindelige kunder og for erhvervslivet, hvis statsbanerne i tilstrækkeligt omfang skal kunne aflaste andre former for transport og på virkelig rationel måde løse behovet for kollektive samfærdselsmidler. I betragtning af, at statsbanerne netop skulle være i stand til at planlægge samlet og i stor målestok, er det meget væsentligt for landets trafikudvikling, at man tager den øgede konkurrence, som ministeren nævner, op for at undgå mere lokale og ikke velplanlagte private initiativer.

Ministerens nævner også de muligheder, der skulle foreligge for at indskrænke personalet. Der er vel ingen, der kan sætte sig imod rationalisering, og heller ingen, der synes, der skal gå overflødig personale rundt. Men eventuelle indskrænkninger må dog — og vel også i højere grad, end det hidtil har været tilfældet — foregå i overensstemmelse med personaleorganisationerne og ikke mod deres advarsler, som det jo er sket nogle gange. At dette også har haft sikkerhedsmæssigt uheldige sider, kan vi vel ikke komme uden om. Det er måske også meget rigtigt, som det nævnes, at personaleforholdene er sådan, at man ikke behøver at afskedige så mange. Alligevel er det gået ret hårdt ud over de løst ansatte, og det er dog ikke lettere for dem at blive afskediget end for dem, man har sikret ved en tjenstemandsansættelse.

Hvis det eksisterende personale skal kunne indordne sig under rationaliseringen, bliver det nok også absolut nødvendigt at sørge for nogle flere tjeneste- eller lejeboliger, ikke

[Hanne Reintoft.]
mindst i København, hvor personalebehovet er stort, men boligmulighederne meget ringe. Der kan, det ved jeg også fra andre områder, anføres meget for og imod dette med lejeboliger eller tjenesteboliger, men jeg tror nok, man må se i øjenene, at ordentlige boligmuligheder vil være en forudsætning for personalets fleksibilitet.

Med hensyn til at puste nyt liv i jernbanerådet kan det vel siges at tiltrænges. Råd og kommissioner, der ikke arbejder, er i hvert tilfælde ikke ønskelige. Man kunne, som også andre ordførere har gjort, understrege, at personalets organisationer i langt højere grad skulle repræsenteres i et sådant råd, og jeg vil gerne spørge direkte, hvor mange ministeren havde tænkt sig der skulle udpeges fra personaleorganisationerne.

Samtidig kunne det måske overvejes, om der ikke i højere grad skulle sættes på, at dette jernbaneråd skulle kunne løse de forskellige egnsprægede problemer. Måske skulle man overveje lokale råd, der skulle støtte de derværende myndigheder i rimelige krav eller gode ideer over for centralledelsen. Hvis man virkelig ønsker en vis decentralisation, var det ikke ringe, hvis man øgede mulighederne for på lokalt plan at få problemerne undersøgt og fremlagt og derved støttede de embedsmænd, der sad ude i landet.

Det anføres i bemærkningerne til lovforslaget, at jernbanerådet skal have sin eksistensberettigelse i, at den trafikpolitiske målsætning kan drøftes ikke alene i folketinget, men også med industri, handel og landbrug. Det kan lyde meget rimeligt, men jeg vil alligevel advare stærkt mod den tendens, vi snart ser i så mange lovforslag, tendensen til at forringe folketingets indflydelse for i stedet at placere indflydelsen på lovgivningsanliggender i erhvervslivet. Det er imod folkestyrets idé at lægge det ud til et erhvervsliv, der ikke har en offentlig tillidspost og ikke har det ansvar, men kun ser på sine egne interesser. Og det er efterhånden en udbredt tendens.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Nu bliver det tredje gang i træk, jeg skal sige tak for en god behandling, og jeg føler derfor trang til at sige det på en anden

måde. Jeg vil gerne takke for en saglig behandling; den er jo så saglig, så man kan sige, at det måske somme tider kunne være svært at kende forskel på regering og opposition i denne drøftelse, men det viser jo netop, at vi ser helt sagligt og ikke så politisk på det.

Derfor skal jeg også i mit svar her holde mig til nogle ganske enkelte ting.

Jeg vil gerne sige om hele det spørgsmål om bemyndigelse, som man jo har været stærkt inde på, at der er to ting at sige om det. Det ene er, som flere af ordførerne også har været inde på, at hvis man skal lave en glidende overgang fra den nuværende organisation og, gennem en årække, i takt med den naturlige afvikling gå over i en anden organisation, så egner det sig selvfølgelig bedst til den lovform, der her er foreslået, og så kan man jo sige, at man ikke dermed er bundet til at bruge den altid. Man kan også sige, som det er blevet sagt fra flere af ordførernes side, at man er jo ikke blind med hensyn til, hvor man skal hen, for der ligger jo strukturudvalgets betænkning som den naturlige baggrund for det.

Jeg har nu også lyst at føje til — for jeg er på mange måder ikke varm på bemyndigelseslovgivning, og det er sådan set lige meget, hvor man sidder, efter min mening — at man skal lige gøre sig klart, at det er tit sådan, at tingene ser forskellige ud på grund af forskellige historiske forudsætninger. Sandheden er nemlig den, at det drejer sig om en ren administration under et statsområde, og hvis man går lovgivningen igennem, vil man se, at det netop er en undtagelse, at man i så detaljerede regler har fastsat sammensætningen, stillingssammensætning og organisation, af en statsinstitution i en særlig lov, og det er altså det, man sådan set gør op med ved at foreslå denne bemyndigelse til at ændre det. Derved har man, om jeg så må sige, forladt en tradition, som har været speciel på dette område. Der er altså i virkeligheden ikke tale om at gå ind i en ordening, hvis dette bliver vedtaget, som giver en større bemyndigelse end den, man har i almindelighed, en bemyndigelse, som ikke er nogen fuld bemyndigelse, fordi det stadig væk er sådan på dette område som på alle andre, at der er noget, der hedder

[Ministoren for offentlige arbejder.]

normeringslov, der er noget, der hedder lønningråd, og noget, der hedder bevillingsregler. Alle disse ting binder jo, og det vil jeg gerne sige også med hensyn til de spørgsmål, der har været rejst om datterselskaber o. lign. Det er ganske klart, at det kan ikke gennemføres — og det kunne heller aldrig falde mig ind at ville foreslå eller tænke på, at man skulle gennemføre sådanne væsentlige ting — uden at folketinget får lejlighed til at bedømme det.

Jeg vil gerne svare hr. Skovmand, som jo havde lidt betænkeligheder med hensyn til denne tanke. Hr. Skovmand spurgte, om man ikke kunne nøjes med at gøre det efter svensk mønster. Jeg vil gerne sige, at svensk mønster er datterselskaber, så dér kan vi sådan set hurtigt blive enige, men det løser selvfølgelig ikke problemet.

Der har været rejst en del betragtninger og spørgsmål om jernbanerådet og dets sammensætning. Her vil jeg gerne sige først og fremmest til hr. Stæhr Johansen, som vist først omtalte spørgsmålet, om det nu var rigtigt at opretholde jernbanerådet, at mine overvejelser i den sag er ganske parallelle med hans. Jeg har haft ganske samme betragtning, at enten skulle man i og for sig nedlægge jernbanerådet, eller også skulle man måske ændre dets sammensætning noget, men først og fremmest aktivisere det, og så måtte spørgsmålet blive, om man da har noget særligt, man i en vis periode i hvert tilfælde skulle bruge det til. Det vil jeg gerne besvare bekræftende, og det er også derfor, jeg stiller forslaget. Det er min opfattelse, uden nu at gå i detaljer, at det, der sker i øjeblikket inden for hele jernbanevæsenet, og det, som altså præger dette lovforslag, det er, at man har haft en lang, lang periode af tilbagegang i denne form for transport, og man er derved efterhånden gradvis blevet trængt ud af det eller i hvert fald af meget af det, det er lavet til oprindeligt, og så er der en vending i behovet, også i det økonomiske grundlag, en vending, som naturligvis er til glæde for nogle og til mindre glæde for andre, og det kan jeg godt forstå. I forbindelse med denne vending går man over til andre mere typiske transportopgaver for det moderne bane-system, som egentlig ikke ligner så for-

færdeligt meget det oprindelige, og det vil altså sige, man skal ind i en meget ny tankegang, og man skal have en meget nøje forbindelse, vi kan godt sige med kunderne i videste forstand — dér tænker jeg også på folketinget som repræsentant for kunderne — og derfor ville det være rimeligt og rigtigt, at man i en sådan periode, hvor der sker en sådan nydannelse, har et sted, hvor man har nær forbindelse med sine kunder og sine kontakter og løbende kan få drøftet de sikkert meget store ændringer, som vil komme inden for dette område. Det er altså årsagen til, at jeg har ment, at det var rigtigt at fremsætte forslaget.

I øvrigt skal jeg her lade være at gå ind i en nærmere diskussion af de andre problemer. Det får vi jo lejlighed til at komme tilbage til, både i forbindelse med udvalgsarbejdet og sikkert også ved en anden lejlighed.

Horn: Det var jo nok lidt flot, når det ærede medlem hr. Stæhr Johansen sagde, jeg med begejstring havde udtalt mig om jernbanerådet. Det var dog vist en vælgermødefacon, som egentlig ikke hører hjemme her. Da hr. Holmberg også var inde på det, så vil jeg gerne sige, at jeg ved ikke, hvordan de herrers partifæller føler sig til mode efter deres hånende bemærkninger. Jeg kan bare sige, at i de år, jeg var formand for jernbanerådet, var det jævnlige, at de herrers partifæller bidrog til, at ting blev oplyst, som generaldirektoratet var glad for at blive gjort opmærksom på. Det drejede sig om den pågældende egns interesser, og det er dette bestemte forhold, jeg har peget på. Det viser sig, at det er ganske nyttigt at have et sådant organ.

Dertil kommer så — det har ikke noget med begejstring at gøre, det er bare konstatering af fakta — at lovforslaget forudsætter faktisk, at der er et råd, når man giver ministeren denne beføjelse, selv om jeg må sige, at personlig havde jeg ikke nogen ængstelse ved at give ministeren beføjelse, for vi har jo altid hånd i hanke med tingene her.

Det er tit, at folk uden for salen ikke rigtig forestiller sig, at det lader sig gøre at få ordnet noget som helst, men det er

[Horn.]

også tit, man støder på og undrer sig over, at der er medlemmer her i salen, der taler, som om det ikke lader sig gøre at få ordnet noget som helst. Man ved jo udmærket, at hvis ikke Ekstra Bladet eller et andet blad rejser sagen, så kan vi i alt fald gøre det her, hvis der er noget, vi synes er forkert. Man behøver ikke altid at rende til bladene for at få en sag rejst.

Jeg tror, at det bliver nyttigt at få et sådant organ, som dels dækker den bevilgende myndighed og dels dækker forbrugerne. Så kan man jo diskutere i udvalget, hvorledes den bevilgende myndighed skal være repræsenteret, om det skal være af tingets medlemmer, eller om — som det har været i en række tilfælde — man kan gå uden for tinget og vælge dem. Det sidste ville vel nok være betænkeligt, når vi går ind i dette system.

Må jeg så endelig sige om det, der er nævnt om personalet, at de er jo med i det nuværende jernbaneråd, og jeg tror nok, at de i og for sig vil have sig frabedt, at vi her i folketinget på nuværende tidspunkt begynder at blande os i deres forhold. Det tror jeg de ønsker at ordne selv. De har jo været med i strukturudvalget, som lavede denne betænkning, og personalet ved jo også udmærket, at vi er de egentlige arbejdsgivere, så bliver der nogen problemer for deres vedkommende, så tror jeg udmærket, de kender vejen her op i folketinget. Og vi har vel altid forståelse for, at statsbanernes folk — som postvæsenets folk og andre — skal behandles nøjagtig på samme måde som andre og i alle tilfælde ikke dårligere.

Arne Larsen: Jeg takker ministeren, fordi han svarede på det spørgsmål, jeg stillede med hensyn til datterselskaber og datterselskabers oprettelse. Jeg forstår det altså således, at man ikke vil undlade at tage folketinget med i drøftelser, hvis der eventuelt skal ske en opdeling af forskellige grene af DSB i datterselskaber, eller man for eksempel vil oprette nye. Jeg takker for denne besvarelse.

Ministeren var ikke særlig varm på at komme ind i problemstillingen med hensyn til demokrati ude omkring på DSB-arbejdspladserne. Det mener jeg er meget, meget

væsentligt, for her ligger jo væsentlige ressourcer at øse af, en stor viden hos mange mennesker, som har deres daglige arbejde i den store forretning, der hedder DSB. Jeg vil da håbe, at vi i det kommende arbejde med hensyn til DSBs strukturændringer i allerhøjeste grad får draget personaleorganisationerne og samarbejdsudvalgene med ind i det forberedende arbejde og også i det arbejde, hvorved planerne endeligt skal gennemføres.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Før ikke at blive misforstået vil jeg gerne sige helt klart, hvad jeg i øvrigt har sagt en gang før fra denne talerstol, at de tanker, som jeg har nævnt — og som jo også er omtalt i forbindelse med dette lovforslag — om datterselskaber eller lignende inden for DSB, det er tanker, som jeg ikke forestiller mig vil kunne gennemføres eller burde kunne gennemføres, uden at det på en eller anden måde sker i forbindelse med folketinget. Det vil jeg gerne sige ganske klart.

Men jeg vil også gerne sige, for at der nu ikke skal være nogen misforståelser, at deri kan der ikke ligge noget tilsagn om, at man ikke inden for statsbanernes nuværende rammer kunne finde på f. eks. at stille regnskaberne op som et koncernregnskab, hvilket i realiteten ville betyde omtrent det samme. Det vil jeg dog gerne lige have sagt, ikke fordi jeg sådan set har nogen planer om det, men jeg synes dog ikke, at der i det, jeg har sagt, og i det svar, der kom, skal ligge noget tilsagn om, at man ikke ville kunne gøre noget sådant. Det kunne måske endda være særdeles fornøftigt. Det kunne måske være indledning til en mere formel koncernopbygning.

I øvrigt skal jeg sige til hr. Arne Larsen, at det er rigtigt, jeg kom ikke så meget ind på det spørgsmål, men jeg må også sige, at det forekommer mig efter alt, hvad jeg kender til det, og alt, hvad jeg har fået at vide, at hvis der er noget område, nogen stor virksomhed, hvor der finder et meget fast og løbende og nøje samarbejde sted mellem ledelse og personaleorganisationer, så tror jeg nok, det er statsbanerne. Det er i hvert fald mit indtryk, og det gør jo også, at man ikke som minister — jeg kan måske

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tilføje heller ikke som folketing — skal være så forfærdelig bekymret, medmindre man ligefrem får klager over det, men noget sådant har jeg i hvert tilfælde ikke mødt. Det er jo ledelsen og personalet, der skal samarbejde, og det skal vi, der ikke har med det at gøre til hverdag, være tilfreds med, når de kan, og så skal vi da ikke forringe samarbejdsmulighederne ved at blande os i det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om sanering.

(Lovforslaget (nr. 93) findes i tillæg A. sp. 2113, fremsættelsen i tidenden sp. 1902).

Anden næstformand (Hanne Budtz): Sammen med denne sag foretages de under punkterne 11-12 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om boligtilsyn.

(Lovforslaget (nr. 94) findes i tillæg A. sp. 2085, fremsættelsen i tidenden sp. 1902).

Første behandling af forslag til lov om ændring af bygge lov for staden København.

(Lovforslaget (nr. 95) findes i tillæg A. sp. 2173, fremsættelsen i tidenden sp. 1902).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Kaj Andresen: Det må erkendes, at trods de omfattende bestræbelser på at løse vore boligproblemer i efterkrigsårene, der er gennemført, er det ikke lykkedes at løse sane-

ringsopgaverne tilfredsstillende. Ikke mindst i storbyerne har en sørgelig slum fået lov til at blive stående, skønt vi ved, at det, både hvad brandfare og hvad de sundhedsmæssige forhold angår, er lidet egnet til at være menneskebolig. Der er alt for mange børn, der vokser op under boligforhold, der medfører skade på både legeme og sjæl, og det ville være et stort fremskridt, om det kunne lykkes i det kommende tiår at få borttryddet de boligmæssigt sorte pletter, vi har i vore bysamfund.

De foranstaltninger, der på det boligpolitiske område er gennemført, og de resultater, der er nået, skulle også give en god udgangsposition for arbejdet med at løse saneringsproblemet. Vi har gennem produktivitetstørelse ved rationalisering øget byggekapa- citeten, sådan at vi har kunnet fordoble den årlige boligproduktion i de sidste 10 år. Vi har billiggjort en del af nybyggeriet gennem rentesikringen og gennem boligsikringen og indskudslånene gjort det muligt for familier med børn og med jævne indkomster at rykke ind i de nye boliger.

I 1959 gennemførtes den nugældende saneringslov. Den var et stort fremskridt og skulle jo netop sætte gang i saneringen. Kyndige folk har betegnet den som verdens bedste saneringslov. Alligevel har dens resultater ikke været tilfredsstillende. De tilbud om lån og tilskud, den indeholdt, er ikke blevet udnyttet tilstrækkeligt eller tilstrækkelig hurtigt ude i kommunerne. Den er nu 9 år gammel, og det er selvfølgelig ikke vældig mange år; det må også indrømmes, at de første år måtte gå med undersøgelser og forberedelser, men trods det er resultatet ikke blevet, hvad der var tænkt og ventet.

Der er vel to faktorer, der har spillet en stor rolle. Dels den overordentlig komplicerede og langstrakte procedure ved sanerings- sagernes behandling, dels genhusningsproblemet.

Når der ved saneringssagers behandling kræves tekniske forundersøgelser af betydeligt omfang, når hensyn skal tages og forhandlinger føres i forhold til ejere og lejere, når kommunale interesser vedrørende byplan og trafiknet skal tilgodeses, og når omfattende beregninger af saneringsomkostninger og saneringstab skal foretages, er det måske forklarligt, at et så relativt lille antal