

ning og fragtafregning med fremmede baner og kunder, er under udarbejdelse. Med henblik på en effektivisering af salgsarbejdet blev i 1966 gennemført en omlægning af godsakkvissionens organisatoriske opbygning.

Landstationernes aftagende betydning som følge af ændringerne i den trafikale struktur samt den igangværende automatisering af strækningernes signalanlæg har medført nedlæggelse eller omdannelse til trinbræt af mange landstationer. Denne udvikling fortsættes, og der er for de nærmeste 3 år planlagt nedlæggelse af yderligere ca. 30 landstationer.

Nye regler for ekspeditionsstedernes åbningstider for publikum blev gennemført fra køreplansskiftet i september 1966, og der er herved opnået en besparelse i lønudgifter på ca. 3 mill. kr. årligt.

Indkøbs- og lagerområdet.

Der foretages for tiden en organisatorisk omlægning af lageradministrationen, bl. a. med centralisering af alle hovedlagre under handelsafdelingen.

Registreringen af lagerbeholdningerne er ved at blive omlagt i EDB, og de manuelt førte kartoteker vil herefter bortfalde. Hertil kommer, at bl. a. overvågningen af beholdningsstørrelserne samt beregning af forslag til optimal anskaffelsesmængde vil ske automatisk.

Øvrige rationaliseringsarbejder.

Sideløbende med forannævnte arbejder planlægges forskellige rationaliseringsopgaver, der ikke direkte tager sigte på personale-reduktion, men i første række har til formål at øge statsbanernes konkurrenceevne samt begrænse udgifterne i forbindelse med eksempelvis disponeringen og vedligeholdelsen af vognmateriellet. Blandt sådanne opgaver, der tænkes løst ved anvendelse af EDB-anlæg, kan nævnes centraliseret togpladsreservering samt central kontrol med godsvognsparkens benyttelse og placering.

Driftsomlægninger og automatisering.

De områder i udgiftssektoren, hvor rationaliseringsforanstaltningerne er mest virksomme, er den investeringskrævende omlægning og automatisering af driften, som

dels er under gennemførelse, dels er planlagt for de kommende år. Denne omlægning og automatisering omfatter følgende områder:

1. *Det maskintekniske område.*

Overgangen fra damp- til dieseltrækraft vil blive gennemført fuldstændigt også i perioder med spidsbelastninger med leveringen i 1968 af de i bestilling værende 10 MZ-lokomotiver. Der opnås herved store besparelser ikke alene i udgifterne til personale og energiforbrug, men også ved nedlæggelse af maskindepoter og andre resterende anlæg til brug for dampdriften.

På værkstedsområdet er foretaget rationalisering af en række funktioner, og i løbet af de føstkommende år vil der i forbindelse med den stedfindende stærke standardisering af det rullende materiel samt specialisering og rationalisering af arbejdet på de enkelte værksteder kunne påregnes opnået en væsentlig reduktion af personaleforbruget.

Endvidere kan nævnes, at indsættelse af MY- og MX-lokomotiver har muliggjort fremførelse af enmandsbetjente godstog uden togførervogn, idet togføreren tager plads i lokomotivets bageste fører-rum.

2. *Det banetekniske område.*

Spor- og banevedligeholdelsen rationaliseres ved indførelse af internationalt standardiserede spor konstruktioner, ved sammensvejsning af skinner og ved indsats af automatiske sporjusteringsmaskiner. Disse foranstaltninger har sammen med en revision af banevedligeholdelsesarbejdets organisation medført betydelige personalebesparelser, og udviklingen vil fortsætte på dette område i de nærmest kommende år.

3. *Det signaltekniske område.*

Etablering af fjernstyringsanlæg, automatiske strekningssikringsanlæg samt nye stationssikringsanlæg fortsættes i det tempo, bevillingerne og det fornødne tekniske medhjælpspersonale er til stede. Det samme gælder nedlæggelsen af niveaueverkrøslere og automatiseringen af overkørselsanlæggene.