

[Poulsgaard]

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget for forretningsordenen. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 199:

Forslag til lov om tjenestemandsansættelser ved Bornholmstrafikken.

(Fremsat 13/2 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erenbjerg (S):

Det foreliggende lovforslag – undskyld, hr. minister – er noget makværk. Man kan ikke med respekt for arbejdstagerne bemyndige en minister til umiddelbart at afskedige folk, hvis de ikke ønsker at blive tjenestemænd.

Af andre mangler i forslaget vil vi også påpege følgende: det fremgår af forslaget, at det skal gælde for to af de nuværende færger i Bornholmstrafikken. Hvordan forholder det sig med fremtidige færger, der skal anvendes i denne trafik?

Vi kan have megen sympati for tjenestemandsansættelse i Bornholmstrafikken, dels ud fra ønsket om, at denne livsnerve til øen ikke afskæres i en konfliktsituation – i parentes bemærket: den har ikke været afskåret efter 1973 – dels ud fra, at der faktisk foreligger en aftale fra den 5. december 1977 mellem finansministeriet og tjenestemændenes centralorganisationer om, at Bornholmstrafikken er et tjenestemandsområde. Altså kan vi principielt tilslutte os tankerne, men vi tager afstand fra, at de nuværende overenskomstansatte skal have pistolen for brystet: enten tjenestemænd eller ud!

Grupper af ansatte i Bornholmstrafikken er blevet stillet i udsigt, at der skulle forhandles, inden et forslag som det foreliggen-

de blev fremsat. Det er ikke sket – til stor skuffelse for disse mennesker.

Vi forstår heller ikke, at regeringen her uden nogen forhandling vil tvinge nogle ansatte ind i en bestemt organisation; regeringen har jo hidtil afvist organisationstvang i kollektive trafikskelskaber, ja, man har endog en retssag løbende på dette område.

Vi vil meget nødig bringe regeringen i den situation, at den skal føre retssag mod DSB Bornholmstrafikken og dens ansvarlige minister, og derfor håber vi under udvalgsarbejdet at få belyst, hvor eventuelle merudgifter skal placeres, og i øvrigt vil vor tilslutning til lovforslaget være betinget af, at der kan opnås nogle fornuftige forhandlingsløsninger med de nuværende overenskomstansatte.

Arentoft (KF):

I modsætning til hr. Erenbjerg mener jeg, at dette forslag er et godt forslag. Jeg mener heller ikke, at det af lovens tekst fremgår, at der kun er tale om 2 færger; der er tale om et antal stillinger ved Bornholmstrafikken på tjenestemandsvilkår, og mig bekendt har Bornholmstrafikken 3 færger i sommertiden, idet de også har »Hammershus« med, og det gælder også den. Men jeg er enig i det, der står i fremsættelsestalen, hvor der bl.a. står, at det er af største vigtighed for det bornholmske samfund, der er stærkt afhængigt af den transport af passagerer, post og gods, som statsvirksomheden Bornholmstrafikken udfører. Det er det, det drejer sig om.

Bornholm er afhængig af transporter til og fra øen, både af det, der skal transporteres derover, og af det, der skal føres derfra af produkter, der er fremstillet derovre. Men først og fremmest er Bornholm jo blevet en turistø, og hvis ikke Bornholmstrafikken opretholdes i sommertiden, hvor man jo næsten sejler uafbrudt med de tre færger, der sejler om sommeren, vil der simpelt hen ske så mange fallitter på Bornholm, at det vil være virkelig uhyggeligt. Det er for at sikre trafikken, at man vil tjenestemandsansætte det nødvendige personel i henhold til bemandingsloven, og vi anser det som meget vigtigt, at trafikken opretholdes. Det kan jo ikke gennemføres lige med et snuptag – der skal gennemføres mange og lange og vanskelige forhandlinger, og man skal selvfølgelig også under de forhandlinger finde frem til et ri-

[Arentoft]

melig godt forhold imellem de tjenestemandsansatte og de overenskomstansatte, som jo skal arbejde på samme arbejdsplads.

Det konservative folkeparti kan gå helt og fuldt ind for lovforslaget.

Svend Heiselberg (V):

Det er naturligvis vigtigt, hvis der kan skabes større sikkerhed for Bornholmstrafikken, som er en sårbar trafikåre, der rammes, hvis og når der bliver arbejdskonflikt. Man kan naturligvis spørge, om det i sig selv ikke er betænkeligt, at man skal til at tjenestemandsansætte for at skabe den nødvendige ro og tillid til systemet. Man kunne måske også tænke sig, at tjenestemandgruppen ville kræve sig betalt for at være den loyale medarbejder, der sikrer, at vigtige samfundsopgaver kan udføres.

Men venstre erkender, at trafikforbindelsen til og fra Bornholm er af stor betydning, og venstre skal derfor støtte lovforslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Forslaget går simpelt hen ud på at sørge for, at den grundlovssikrede ret, som danske arbejdere har til at lave konflikt, nu skal op-høre, og kan man ikke gøre det på andre måder, kan man altså gøre folk til tjenestemand.

Så kan man jo spørge: hvornår har de bornholmske søfolk stoppet trafikken? Ja, inden for de sidste mange år har der været én dag, hvor færgerne ikke har sejlet, og så vil regeringen altså gøre folk til tjenestemand. For det første ryger de normalt langt ned i løn, når de bliver tjenestemand, for det andet mister de strejkeretten.

Jeg synes, man godt kan sammenligne denne regering og dens politik med det, der sker i England, det, man lige har set med minearbejderne og Margaret Thatcher. Thatcherregeringen er nok lidt mere primitiv end vores regering, men ellers er det det samme, det drejer sig om, nemlig at fratage folk deres grundlovssikrede ret.

Baggrunden for dette her er, at ministeren førte nogle forhandlinger, som gav 10-15 pct. til de ansatte på Bornholmstrafikken, lige efter at man på det store arbejdsmarked havde fået 3-4 pct. Det fandt man selvfølgelig ud af i regeringen at man gerne ville have bremset en anden gang. Noget tilsvarende

sker i amterne for øjeblikket: man opsiges alle dem, der er overenskomstansatte og medlemmer af Sømandenes Forbund, fordi man ikke vil have strejker mere. Jeg synes, det er en meget klar politik fra regeringen, og man kan selvfølgelig takke for, at den endelig siger, hvad den står for.

Jeg vil spørge ministeren, om han er klar over, at en tjenestemandsansættelse af de ansatte ifølge de gældende regler og overenskomster betyder, at der skal et besætningshold mere på Bornholmstrafikken, det vil sige 1/3 flere ansatte, for tjenestemand må ikke sejle på samme vilkår som f.eks. medlemmer af Sømandenes Forbund. Er pengene dertil medregnet i dette forslag?

Dagmar Mørk Jensen (RV):

Da den radikale ordfører i denne sag, hr. Bilgrav-Nielsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne blot gøre opmærksom på, at det radikale venstre er positivt stemt over for lovforslaget.

De indvendinger, der kom fra socialdemokratiets ordfører, må man jo så drøfte i udvalget.

Nør Christensen (CD):

Netop i disse dage venter landet i spænding på, om man får overenskomsterne hjem, og jeg tror, at man rundt omkring i mange danske hjem frygter, at vi skal komme ud i en strejkesituation – alle higer efter enighed.

Bornholm og øsamfundene i det hele taget er et af de områder, hvor man har særlig grund til at frygte en sådan strejke, og ikke mindst nu, hvor det ligesom tidligere ser ud til, at forhandlingerne er gået i hårdknude, tror jeg, at frygten er særdeles udtalt.

Vi vil gerne være med til at fjerne trusselen mod trafikken til Bornholm. Vi synes, det er en særdeles god idé at sikre denne sejlads gennem tjenestemandsansættelser.

Som det også fremgår af de bemærkninger, der følger lovforslaget, kan det blive nødvendigt at sætte de ansatte over for valget mellem afskedigelse eller tjenestemandsansættelse. Her som i stort set alle andre situationer må den enkelte vælge, og den enkeltes bevægelse til at træffe det ene eller det andet valg må selvsagt være den pågældendes egne. Det, det offentlige må sikre, er, at trafikken sikres afholdt under alle forhold,

[Nør Christensen]

og det gælder både person-, post- og gods-transport; der må ikke ske nogen særbehandling.

Jeg kan ikke lade være med at komme med en enkelt bemærkning til hr. Erenbjerg, der begyndte at hæve stemmen noget ved at tale om, at man så sandelig nu har fået pistolen sat for brystet. Det lyder dramatisk, og det rammer vel også ind nogle steder – det har også ramt hos mig – men lad mig komme med et citat fra bemærkningerne til lovforslaget, hvor der under de almindelige bemærkninger står:

»Et tilbud om tjenestemandsansættelse vil ikke indebære nogen forringelse i de pågældendes status, ansættelsestryghed m.v.«

Jeg går ud fra, at en sådan bemærkning i et lovforslag på en eller anden måde må have gjort indtryk på hr. Erenbjerg. Mon ikke hr. Erenbjerg har, om jeg så må sige, overspillet kortene ved at bruge udtrykket »sætte pistolen for brystet«; det er jo ikke det, der er tale om.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Et vigtigt middel for arbejderklassen til at tilkæmpe sig bedre løn- og arbejdsvilkår har været og er strejkeretten. Nu skal strejkeretten tages fra de ansatte på Bornholmstrafikken, fordi strejkeretten skulle være ubekvem for Bornholm og for regeringen, siger ministeren. Så vil jeg spørge: hvad bliver det næste? Hvornår kan man egentlig ikke sige, at det er ubekvent for nogen, at nogle arbejdere er gået i konflikt, overenskomstmæssigt eller overenskomststridigt? Hvad med havnearbejderne, der ikke løsser og læster i en strejkesituation? Der er straks nogle, der vil råbe op om, at det da er ubekvent for Danmarks eksport. Hvad med benzinchaufførerne? Og sådan kunne jeg gå videre. Pludselig åbner der sig jo en dør af muligheder og visioner, hvor tjenestemandsansættelse også kunne komme på tale for at beskytte forskellige interesser i forskellige situationer.

VS mener, at strejkeretten er helt fundamental for arbejderklassen, og vi vil ikke være med til at udhule den. Derfor siger vi nej til regeringens forslag.

Hvis de ikke desto mindre skulle blive tjenestemænd, vil vi selvfølgelig anbefale dem at bruge strejkevåbenet alligevel. Vi mener

faktisk, at folk, der er ansat på tjenestemandsvilkår, i dag burde have aktionsret.

Ministeren siger, at det er hensynet til Bornholm og bornholmerne, der står i højsædet. Ja men så synes jeg, at ministeren starter et helt forkert sted. Hvorfor kigger han kun på bornholmernes situation hvert andet år i en overenskomstfornyelsessituation? Hvorfor ser han ikke på trafikken til hverdag? Det må da være livet i hverdagen, der er det vigtigste at lette. Så synes jeg, at han skulle tænke på bedre afgang til Bornholm i stedet for, f.eks. om vinteren, hvor der er meget få afgang. Og hvad med sommerperioden? Da er der flere afgang, men de er især til glæde for turisterne. Faktisk skal man bestille sin afgang i utrolig god tid. Det kan man som turist, men det er lidt sværere, når man bor derovre. Derfor synes jeg, at det hensyn, ministeren vil tage til bornholmerne, skulle starte dér i stedet for at starte i overenskomstsituationen.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Kristeligt folkeparti kan tilslutte sig forslaget – det er der nok ikke nogen der synes er så mærkeligt. Det er væsentligt for os, at vi sikrer Bornholm, og dér er jeg måske ikke helt enig med venstresocialisternes ordfører, for det drejer sig ikke bare om at komme til og fra for personer, det drejer sig også om varer.

Man kan også være uenig om det at strejke. Man kan diskutere, om man skal strejke eller ej, men i enhver strejkesituation taber alle parter. Når man er så isoleret, som man kan sige Bornholm er i forhold til det øvrige Danmark, vil man komme i en særdeles vanskelig situation, der er meget værre, end hvis man f.eks. afbryder forbindelsen mellem Jylland-Fyn og Sjælland, der har et større område.

Derfor finder vi, det er uhyre vigtigt, at vi er med til at sikre Bornholmstrafikken, så vi støtter forslaget helt og fuldt.

Dohrmann (FP):

Der er flere grunde til, at fremskridtspartiet ikke kan støtte ministerens forslag; jeg skal indskrænke mig til at nævne de to væsentligste.

Den første er selvfølgelig, at selve tjenestemandsbegrebet overhovedet ikke er det sam-

[Dohrmann]

me, som det var i gamle dage. Vi har set, hvorledes tjenestemænd har deltaget i overenskomststridige strejker og demonstrationer, hvorved tjenestemændene selv har medvirket til at ødelægge den respekt, der førhen stod om begrebet tjenestemand.

Den anden er selvfølgelig, at den vej, ministeren her er slået ind på, åbner for stort set – og jeg tænker selvfølgelig på den grundelse, ministeren giver – et utal af områder, hvor ministeren nu faktisk hver eneste uge bør komme med forslag om, at vi skal have nogle flere tjenstemandsansatte. Den er simpelt hen ikke holdbar i længden. Hvis folk nedlægger arbejdet, deltager i ulovlige strejker o.lign., har man én eneste ting at gøre, og det er at sørge for at få nogle andre ind på deres poster i stedet for at belønne dem med en tjenstemandsansættelse.

Derudover har vi selvfølgelig – og det har vi i øvrigt foreslået mange gange her i folketinget – et forslag, som hedder ens pension for alle. Det er utilstedeligt, at man ansætter tjenestemænd og giver dem en langt højere pension, end de mennesker får, som har en lidt mere almindelig arbejdsplads ude i det private erhvervsliv f.eks.

Da regeringen tiltrådte, blev der sagt, at vi skulle have privatisering. Derfor forbyr det mig meget, at ministeren kommer med et forslag af denne karakter. Hvorfor kan Bornholmstrafikken ikke privatiseres? Var det ikke en opgave for ministeren at gå i gang med? Mig bekendt fungerede det udmærket, dengang Bornholmstrafikken ikke var i statslig regie.

Jeg synes, det er et dårligt forslag, ministeren her er kommet med. Det vil betyde flere offentlige udgifter, det vil betyde flere offentligt ansatte, og sidst, men ikke mindst: det strider 100 pct. mod de pæne hensigter, regeringen oprindeligt sagde den havde.

Svend Andersen (S):

Hr. Dohrmann må nok være dårligt orienteret, for det var jo netop, fordi det private selskab ikke kunne opfylde de forpligtelser, det skulle, at vi fik selskabet Bornholmstrafikken.

Jeg må takke alle dem, der har udvist så stor opmærksomhed med hensyn til den ø, jeg kommer fra. Det er helt klart, at sikkerheden for transporten til og fra Bornholm er

meget vigtig. Når nu spørgsmålet om sikkerheden for Bornholm er kommet så meget i højsædet, kan man spørge, om dette, at der en gang imellem hvert andet år har været overenskomstforhandlinger, har givet anledning til problemer. Det har det ikke. Det er ikke omkring Bornholmstrafikken, at interessen for Bornholm er udsprunget. Det er rigtigt, at vi taler meget om vores transportmuligheder og de forhold, det øvrige land giver Bornholm, men det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt de ansatte skal være tjenstemandsansatte eller overenskomstansatte, det er et spørgsmål om det materiel, som trafikken kan byde publikum, og her er det meget vigtigere, at den interesse, som har vist sig her i salen, kommer til udtryk i at fremskaffe det rimelige og rigtige materiel, der er brug for, og det vil sige en bedre færge til afløsning af den meget ringe færge, som nogle af os måtte tage med herover i nat.

En anden ting, man undrer sig over, når man ser lovforslaget, er, hvad der er baggrunden for, at det bliver fremsat, for som sagt har sikkerheden for, at transporten finder sted, hidtil ikke været i fare.

Det næste er, at området i forvejen er et tjenstemandsområde, og når man ikke tidligere har brugt den ansættelse inden for tjenstemandssystemet, må det være, fordi man ikke har kunnet opnå en rimelig og fornuftig aftale.

I den forbindelse vil jeg spørge ministeren, om det ikke er meningen, at aftalen skal være i overensstemmelse med, hvad der er gældende på andre områder inden for det øvrige tjenstemandsområde. Det må vel betyde, at der i hvert fald skal ansættes nogle flere folk, hvilket vil betyde øgede lønudgifter. Er ministeren enig i, at de øgede lønudgifter – måske 12–15 mill. kr., som det vil koste, hvis der skal ske denne tjenstemandsansættelse under rimelige vilkår – er en udgift, der vil blive afholdt helt uden tanker om, at de skal dækkes ind gennem forhøjede takster?

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Må jeg til at begynde med sige tak til hr. Arentoft, hr. Svend Heiselberg samt til ordførerne for det radikale venstre, CD og for kristeligt folkeparti for den tilslutning, der er givet til intentionen bag dette lovforslag.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Hvad angår de øvrige partier, særlig dem fra socialdemokratiet og henefter, var det ikke småting, man kunne svinge sig op til. For hr. Tommy Dinesen har regeringen endelig afsløret, hvad den står for. Tak, sagde han, for, at det nu endelig efter 2½ års forløb med dette revolutionerende forslag, som det åbenbart må være i hr. Tommy Dinesens øjne, er lykkedes at foretage denne selvfølgelig. Vi må sandelig have kommunikeret meget dårligt op til denne dag, hvis hr. Tommy Dinesen faktisk skulle have dette forslag på bordet for at opdage det. Hr. Erenbjerg kom højere endnu; han talte om makværk. Han sagde dog undskyld for det, for han kunne godt selv høre, lige da han skulle til at sige det, at det ikke var så godt et ord at bruge, men nu stod det der nu engang, og så måtte det altså siges, og så blev det til makværk. Til lykke, hr. Erenbjerg!

Det ville i så fald være en art makværk, som adskillige socialdemokratiske finans- og trafikministre har gjort magen til, for det er nu engang sådan, at 2/3 af DSBs medarbejdere er tjenestemænd og 1/3 er ikke tjenestemænd. Jeg tror, det var hr. Per Hækkerup, der i sin tid greb ret resolut ind over for et lignende ønske på Storebæltsoverfarten; min hukommelse er ikke helt klar på dette punkt, for jeg deltog ikke så meget i trafikpolitik dengang. Men det makværk står hr. Erenbjerg, hans parti og forgængere til ministerposter, som hr. Erenbjerg formodentlig ikke vil lægge afstand til og ikke vil bruge den slags skældsord om, så også for. Nå, hr. Erenbjerg faldt jo lidt ned efterhånden; det sluttede med, at det ville være en betingelse for socialdemokratiets tilslutning til dette forslag, at sådan og sådan. Makværket kan altså ikke være værre, end at man kunne være med alligevel under en betingelse, som jeg går ud fra ikke er så forfærdelig vanskelig at opfylde, uden at jeg helt forstod, hvad det var, hr. Erenbjerg sigtede til. Derfor har jeg begrundet håb om, at det flertal, der har markeret sig her, kan blive så bredt, at vi kan være rigtig mange om det.

Flere af disse ordførere har påpeget, at der ikke har været nogen særlige strejkebølger siden 1973 med hensyn til overfarten til Bornholm. Nej, men der har søreme været en lang række meget dramatiske situationer, og jeg håber, at hr. Svend Andersens indlæg her vil blive nærlæst på Bornholm, og at hr.

Svend Andersen til sommer vil sende mig en venlig tanke – jeg skal sende ham nogle stykker. Det kan være, der er nogle af hans medboere, som gerne vil have ham ind i et røgeri og stegt, sådan at han kunne få den helt partimæssige farve over hele kroppen, når vi næste gang kommer ud for, at en organisation står med revolveren. Det er jo ikke regeringen, der kommer med revolver over for sine medarbejdere; det er sandelig nogle medarbejdere – især nogle ganske enkelte ledere – som retter denne revolver særlig imod Bornholms interesser. Det er ikke min skyld, at Bornholm ligger, hvor den ligger, og at det er af afgørende, livsvigtig værdi for denne ø, dens beboere og dens erhverv, at trafikken fungerer.

Man skal ikke sætte sin lid til, at der en anden gang vil blive givet en væsentlig bedre løsning til medarbejderne inden for Bornholmstrafikken, således som det skete for 2 år siden. Det havde nu en meget saglig begrundelse, bl.a. den, at man nok kunne tale om et vist efterslæb dér. Det er for øvrigt ikke denne minister, som der blev sagt, der forhandler den slags ting – det ved hr. Tommy Dinesen også udmærket – det er finansministeren, der forhandler det, og det vil det også blive i år. Men man skal ikke lulle sig ind i et håb om, at der vil blive tale om en sådan langmodighed igen, og derfor tror jeg ikke, jeg tager meget fejl i, at bornholmerne, hvis man spørger dem, vil sige, at de er meget interesseret i, at denne lov kan blive gennemført.

Hr. Tommy Dinesen mobiliserede minsandten også grundloven! To gange var der tale om, at man ville undertrykke den grundlovssikrede ret. Det er jo nærmest en beskyldning mod regeringen for at ville træde grundloven under fode og overtræde den, og hr. Tommy Dinesen sidder minsandten og nikker ja til, at jeg har forstået ham rigtigt på det punkt. Det ved han godt selv der selvfølgelig ikke kan være tale om. Det kan hverken lykkes denne eller nogen anden regering at undertrykke grundloven, for man har lov til at give en lov for et arbejdsområde, således at der gælder nogle andre regler end dem, hr. Tommy Dinesen henviste til.

Man skulle tro, når man hører på hr. Tommy Dinesen og fru Elisabeth Bruun Olesen, at det var en straf at blive tjenestemand i dette land. Denne lovgivning er jo en ram-

[Ministeren for offentlige arbejder]

melov i den forstand, at den åbner for en mulighed. Så må det komme an på forhandlinger mellem finansministeren og de pågældende grupper, om de vil udnytte denne mulighed, og ønsker man det ikke, eller vil regeringen ikke betale det, som man måske kræver for at virkeliggøre intentionerne bag denne lovgivning, er der jo ikke noget at gøre ved det. Så kan vi da igen udsætte Bornholm, dets erhvervsliv, dets turisterhverv og alle de mange, der stævner mod Bornholm, for denne nervøsitet hver eneste sommer ved den måde, hvorpå man med et vist djævelskab har lagt overenskomstens udløb ikke sammen med de øvrige overenskomster, men netop lige klos op ad turistsæsonen.

Jeg tror, at vi skal afdramatisere dette her. Der er ikke tale om nogen revolutionære skridt; der er tale om noget, der har været gjort før med hensyn til anden færgefart under DSB, og jeg håber, at vi i udvalget kan forhandle noget mere afslappet og noget mere sagligt om at finde ud af at bringe disse ting på plads.

Jeg har ikke lyst til at sige ret meget til hr. Dohrmann. Også til ham vil jeg sige, at det altså ikke er nogen straf, men heller ikke nogen præmie at blive tjenestemand. Det er en fornuftig form, hvormed samfundet søger at gardere sig imod ikke enhver eventualitet, for det kan ikke lade sig gøre i det levende liv, men så godt, som det nu er muligt at sikre, at visse funktioner bliver opretholdt.

Hr. Svend Andersen har sådan set svaret på, hvorfor Bornholmstrafikken blev et statsligt selskab. Det er regeringens trafikpolitik, at staten har det overordnede ansvar for, at hovedkommunikationsårenerne, det være sig altså veje og broer, tog- og færgeforbindelser, telefon- og øvrige teleforbindelser og en hel række andre, holdes åbne. Vi vil meget gerne gøre dette i samarbejde med private, med individuelle personer, firmaer og selskaber, men det er staten, der ikke kan løbe fra ansvaret for at holde disse forbindelseslinjer mellem landsdelene, mellem borgerne, åbne, og derfor ligger det med Bornholmstrafikken, som det gør.

Erenbjerg (S):

Forskellen mellem ministerens og socialdemokratiets opfattelse ligger nok i, at vi ønsker at føre forhandlinger og vel at mærke forhandlinger, der fører til resultater på ar-

bejdsmarkedet, fremfor diktater. Vi kan ikke opfatte det som andet end et diktat, når der i bemærkningerne til lovforslaget står, at de nuværende overenskomstansatte, hvis de ikke ønsker at være tjenestemænd, vil blive afskediget.

Når jeg tillod mig at kalde lovforslaget for et makværk, hænger det selvfølgelig sammen med, at de forhandlinger, som er blevet stillet visse grupper i udsigt, inden dette lovforslag blev fremsat, ikke er blevet ført. Det hænger selvfølgelig sammen med – dette også til oplysning for hr. Arentoft – at der i bemærkningerne til lovforslaget står, at det drejer sig om to navngivne færger: M/F Poul Anker og M/F Jens Kofoed. Det er to af de færger, man i dag benytter på Bornholmstrafikken. Hvad med de fremtidige færger, for de, der i dag sejler der, kan vel ikke holde i tid og evighed?

Det kan da være rigtigt, at der på Bornholm er tale om en vis utryghed, men hvem er skyld i denne utryghed? Der har siden 1977 været åbnet for ansættelse af tjenestemænd på Bornholmstrafikken, og i den forbindelse vil jeg gerne spørge ministeren, om han vil oplyse folketinget om, hvor der har været tale om lovgivning, når der i andre tilfælde, eksempelvis på DSB-området, har foreligget tjenestemandsansættelse. Var der eksempelvis tale om en lovgivning, da man tjenestemandsansatte mandskabet på visse Storebæltsfærger?

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren klandrede nogle af os for, at vi måske svang os lidt højt op, men det gjorde ministeren jo også, og det gør ministeren normalt her fra talerstolen, så det har vi andre vel også lov til. Men samtidig var der meget selvmodsigende i det, ministeren sagde. Der var ikke et ord om, at det er strejkeretten, man er ude på at tage væk fra folk. Ja men hvorfor ikke sige det, for det er der da nogle gevaldige principper i. Det synes jeg nok det var værd at få med også, for det er jo sandheden, og den skulle man gerne have frem.

Så siger ministeren, at det ikke er en straf at blive tjenestemand. Nej, det er det måske ikke, men jeg ved, at tjenestemænd adskillige steder har 30.000, 40.000 og 50.000 kr. mindre end de af deres kolleger, der er privatsatte. Derfor synes jeg nok, det er en straf.

[Tommy Dinesen]

Ministeren stiller sig vel ikke herop og garanterer for, at de ansatte på Bornholmstrafikken får det samme, som man har i de private færgerederier; den tror jeg i hvert fald ikke på.

Ministeren sagde også, at der hver sommer var trusler om, at man ville lukke færgerne. Nej, det er hver anden sommer.

Endelig bad jeg om at få at vide, om ministeren var klar over, at der skulle et ekstra hold til, hvis der bliver tjenestemandsansættelse på Bornholmstrafikken. Det fik jeg ikke noget svar på; det lovede ministeren ellers.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Nu er det jo altid rart, at nogle vil gøre noget godt for nogle andre, og det er selvfølgelig godt, at ministeren vil gøre noget godt for Bornholm, men hvorfor starter ministeren ved en situation, der, som jeg sagde i min første tale, indtræffer hvert andet år? Det er da et meget beskedent sted at starte, hvis udgangspunktet er, at det er bornholmernes og det bornholmske erhvervslivs interesser, der først og fremmest skal tilgodeses. Mon det så ikke ville være bedre at starte med at gøre transportmulighederne bedre i det daglige liv hver eneste dag både om sommeren og om vinteren, som jeg sagde, når forholdene både sommer og vinter er utilfredsstillende? Jeg synes godt, ministeren kunne sige, hvad det handlede om, nemlig at man ikke vil have, at de ansatte strejker. Det er det, der er det primære; det er såmænd ikke hensynet til bornholmerne i al almindelighed.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Nu brugte ministeren megen tid til at bekymre sig om, hvordan jeg ville blive modtaget på Bornholm efter det, jeg sagde her. Til gengæld fik jeg ikke svar på de par spørgsmål, jeg stillede, og derfor gentager jeg dem.

Hvad er den egentlige baggrund for at lave lovforslaget, når området i forvejen er tjenestemandsområde? Og hvad er årsagen til, at der ikke er kommet flere tjenestemænd? Er det, at man ikke har kunnet få en fornuftig aftale, eller hvad er det?

Det næste spørgsmål var: hvis der skal ske en tjenestemandsansættelse på et rimeligt grundlag, vil det betyde øget mandskab og øgede lønudgifter på 12–15 mill. kr. Vil mini-

steren sikre, at en sådan aftale og sådanne øgede lønudgifter ikke kommer til at betyde øgede takster på Bornholmstrafikken, altså at de holdes helt uden for den kommende takstberegning?

(Kort bemærkning).

Arentoft (KF):

Det er bl.a. en bemærkning til hr. Erenbjerg. Det er da rigtigt, at der kun er nævnt de to færger, men med lidt mere kendskab til Bornholmstrafikken ved man, at den gamle færge »Hammershus« kan sættes ind om sommeren, og der står jo også i bemærkningerne, at man under en konflikt derfor må påregne at skulle etablere nødplaner med reduktion af betjeningen på Københavnsruten og forøget sejlads på Ystadruten, og dér bliver »Hammershus« sat ind.

Men både fru Elisabeth Bruun Olesen og hr. Svend Andersen beklager sig over den elendige gamle færge, de sejler med osv. Ja men man kan sætte de mest pragtfulde, de største og de mest vidunderlige færger ind på den rute, men hvis der ikke er nogen til at sejle dem, hjælper det jo ikke noget som helst, og det er den situation, man vil forhindre.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Svinge sig op skal man da endelig gøre, for ellers bliver det for trist og kedeligt.

Det, jeg harcelerede over, var de voldsomme, næsten grove udtryk, der blev benyttet, og det er noget andet end at svinge sig op. Jeg sluttede da også med at sige, at jeg lagde op til, at vi under udvalgsarbejdet måske kunne tage det en kende mere afslappet, for der er jo ingen, der vil nogen noget ondt. Jo, siger hr. Tommy Dinesen, der er nogle, der vil have afskaffet strejkeretten. Vi vil skam ikke afskaffe strejkeretten, for tjenestemænd skal have den ret, som tjenestemænd nu engang efter loven har. Men det er da rigtigt, at det er hensigten at befri Bornholmstrafikken for denne risiko, og det står i den første sætning i bemærkningerne, så der er ikke noget med at skulle indrømme det. Det er klart sagt, at det er hensigten med dette forslag, så det føler jeg ikke nogen skam ved eller ærgrelse over, og jeg behøver ikke at frittes ud

[Ministeren for offentlige arbejder]

om det. Det er ganske oplagt, at det forhold sig sådan.

Hvorvidt der skal ekstra hold ind under tjenestemandsvilkår, ved jeg ikke. Det må komme an på de forhandlinger, der skal føres mellem de forhandlingsberettigede organisationer og finansministeriet.

Jeg vil sige til fru Elisabeth Bruun Olesen og hr. Svend Andersen, at dette punkt på dagsordenen handler nu engang om eventuel tjenestemandsansættelse af medarbejdere ved Bornholmstrafikken og ikke om alle mulige andre forhold Bornholmstrafikken vedrørende. Ikke at jeg mener, det er uvedkommende, ikke at jeg mener, det er uinteressant, og jeg er meget villig til i en mundtlig forhandling og i skriftlige spørgsmål til udvalget om offentlige arbejder at gå nærmere ind på disse ting, men jeg tror ikke, at partiernes stillingtagen til dette lovforslag har noget som helst at gøre med arten af materiellet og andre i øvrigt ganske rimelige og naturligt diskutabile omstændigheder. Jeg tror, man kan tage stilling til dette lovforslag og så drøfte det andet og løse det på den ene eller den anden måde, som vi nu kan blive enige om.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Det er rigtigt, at vi ikke skal diskutere ting, der ikke vedrører lovforslaget, men det er nu ikke helt uvæsentligt, hr. minister, at de, der skal tage stilling til lovforslaget, får helt klarhed over, om det betyder takstforhøjelser på 8–10 pct. ud over de takstforhøjelser, ministeren årligt via finansloven pålægger Bornholmstrafikken, og et i øvrigt fornuftigt lovforslag som dette vil medføre øgede udgifter på 8–10 pct. i forhold til de takster, der gælder i øjeblikket. Derfor er det ikke irrelevant at spørge. Det er nødvendigt for de partier, der skal tage stilling, og som bekymrer sig om bornholmske forhold, at være klar over, at de med dette forslag pålægger det bornholmske erhvervsliv takstforhøjelser på 8–10 pct. Så må man afgøre med sig selv, hvad man mener er mest fornuftigt.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg er ganske enig med hr. Svend Andersen i, at det ikke er uvæsentligt. Jeg sagde også udtrykkeligt, at disse ting havde deres

betydning, men at man godt kunne tage stilling til dette lovforslag uden at komme ind på de emner, som især fru Elisabeth Bruun Olesen talte om. Hr. Svend Andersen kan ikke forvente af mig, at jeg her skal bekræfte, at en overgang for en del af personalet til at blive tjenestemænd vil betyde en sådan forhøjelse, for så ville jeg jo foregribe de forhandlinger, der senere skal finde sted.

Jeg skal for øvrigt – i givet fald med finansministeriets hjælp – forsøge at besvare alle de spørgsmål, der under udvalgsbehandlingen måtte rejses, også om dette emne, så godt det kan lade sig gøre, men det er klart, at det ikke er min hensigt, at det bornholmske erhvervsliv skal påføres nye vanskeligheder. Min hensigt er, som jeg gentagne gange har sagt, den modsatte, men om de finansielle følger af lovforslaget, som det er ganske rimeligt at nævne, er jeg ikke villig til og heller ikke i stand til i dag at give nogen melding.

(Kort bemærkning).

Svend Andersen (S):

Jeg takker for svaret, som jeg må forstå sådan, at de yderligere omkostninger, der måtte blive påført Bornholmstrafikken, ikke vil kunne blive pålagt kunderne på Bornholmstrafikken. Det må være det, ministeren sagde, og det siger jeg tak for.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Svaret er, at det er noget, folketinget kommer til at bestemme.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

[Formanden]

6) Forhandling om redegørelse nr. R 11:

Ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 1. marts 1985 om statshjælp i stormflodstilfælde.

(Redegørelsen anmeldt 1/3 85. Redegørelsen givet 1/3 85. Meddelelse om forhandling 12/3 85).

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Redegørelsen om statshjælp i stormflodstilfælde, som vi har til behandling her i tinget nu, har jo sit udgangspunkt i stormfloden den 24. november 1981, den stormflod, der ramte den jyske vestkyst og Limfjordsområdet – med betydelige skader på både privat og offentlig ejendom til følge. Selv om den daværende, socialdemokratiske regering handlede meget hurtigt og besluttede, at staten skulle gå med ind og dække de skader på privat ejendom, der ikke kunne dækkes ad forsikringsvej, og selv om et stort flertal i folketinget lige så hurtigt bakkede regeringens beslutning op, rejste der sig i offentligheden en debat om det betimelige i at få etableret en fond, der i tilfælde af naturkatastrofer kunne træde til med erstatning til de skadelidte. Med en usædvanlig hurtighed greb den daværende opposition, venstre og de konservative, chancen og krævede den 16. marts 1982 ved et beslutningsforslag, at regeringen skulle etablere en naturkatastrofefond.

I socialdemokratiet og i den socialdemokratiske regering anerkendte vi allerede i marts 1982 den gode vilje, som vi mente fandtes hos den daværende opposition, men vi måtte dengang sige til dem: *tøv nu en kende, tøvlid, for dette er nu ikke sådan lige at hoppe ud i!* Vi lovede at sætte et udredningsarbejde i gang, og det er faktisk dette udredningsarbejde, som den redegørelse, vi behandler i dag, 3½ år efter, er et endeligt resultat af.

Det er ikke nogen kritik, når jeg siger 3½ år efter, tværtimod, for det viste sig jo, at det var nødvendigt med et grundigt udredningsarbejde, og at dette udredningsarbejde har været på sin plads. Vi har to udmærkede, fyldige rapporter, en foreløbig rapport fra oktober 1982 og en betænkning fra 1984, som belyser hele dette område. Vi får også her en belysning af det ubestemte begreb naturskader eller naturkatastrofer, og rapporter-

ne er da også kommet til den konklusion, at det mest hensigtsmæssige vil være at skabe en dækningsordning for stormflodsskader alene.

Betænkningen fra 1984 har behandlet de principielle muligheder for at organisere en dækningsordning. Det kunne ske f.eks. ad fondsvejen, ad bevillingsvejen eller ad forsikringsvejen.

Ministeren kommer da i sin redegørelse frem til den konklusion, at hverken en fond eller en tvungen stormflodsforsikring er en acceptabel løsning, og at vi herefter bør holde os til bevillingsvejen. Vi er faktisk så tilbage, hvor vi var i 1981-82, da den daværende opposition startede et stormløb mod den daværende regering, og det kan vi ikke være utilfredse med.

Vi er enige i, at hvis eller når en stormflod igen måtte indtræffe, bør de skadelidte have en rimelig forventning om, at de vil blive hjulpet. De fik meget hurtigt besked i 1981, og det tror jeg bestemt også de vil få, hvis noget lignende skulle ske igen.

Vi har intet at indvende imod, at der – som det foreslås i redegørelsen – i anmærkningerne til kystinspektorens hovedafsnit i fremtidige finanslovsforslag optages bemærkninger herom. Vi mener egentlig ikke, der er noget stort behov for det, men vi har bestemt ikke noget imod det.

Der blev også i 1981-82 udarbejdet særlige regler om statsgodtgørelsens omfang. Disse regler blev, så vidt jeg erindrer, godkendt også i folketingets finansudvalg. Vi ser gerne, at disse regler fra 1981-82 bliver anvendt i et fremtidigt regelsæt for udbetaling til de skadelidte.

Vi er også enige i – det står i reglerne med lidt andre ord – at det er bedre at forebygge end at helbrede, altså forud at sikre mod en eventuel skade, så vi er bestemt også indstillet på at følge den fortsatte udvikling på kystsikringsområdet på den jyske vestkyst, og jeg kan forstå, at det er regeringen og ministeren også.

Jeg har et enkelt spørgsmål til ministeren i denne forbindelse. Man taler i sidste afsnit af redegørelsen om en risikovurdering vedrørende kystområder, hvor større skader vil kunne forvoldes, og da står det lidt uklart for mig, om ministeren her tænker på at gå ind på nye områder. Der har været forskellige tiltag siden 1981 vedrørende spørgsmålet om,