

# BETÆNKNING

afgivet den 3. december 1963 af  
det af ministeren for offentlige arbejder under 15. november 1961  
nedsatte udvalg til sikring af

## FORBINDELSEN TIL BORNHOLM



BETÆNKNING NR. 348

1964



## Indholdsfortegnelse

Side

I. <i>Indledning</i> .....	5
II. <i>Spørgsmålet om en overenskomstmæssig løsning.</i>	
Ruteforbindelserne til Bornholm.....	7
Selskabernes overenskomstmæssige forhold.....	7
Arbejdsgiverorganisationernes forslag til tillægsoverenskomst.....	8
Arbejderorganisationernes forslag til tillægsoverenskomst.....	9
66-selskabets udmeldelse af Danmarks Rederiforening.....	10
Forhandlingerne vedrørende udførelse af havnearbejdet.....	11
66-selskabets udmeldelse af arbejdsgiverorganisationerne.....	12
Særordningen af 15. december 1962.....	12
De etablerede særordninger for så vidt angår det øvrige sejlene personale... 13	
Dansk Sø-Restaurations-Forenings klage over opsigelser på 66-selskabets skibe 13	
III. <i>Spørgsmålet om etablering af nye faste ruter.</i>	
Indledende bemærkninger.....	13
Havneudvidelser og planer herfor på Bornholm.....	14
Generaldirektoratet for statsbanernes stilling til spørgsmålet om en eventuel statsdrevet rute.....	14



## I. Indledning

Udvalget er nedsat af ministeren for offentlige arbejder ved skrivelse til dets medlemmer af 15. november 1961. Skrivelsen til udvalgets formand, daværende byretsdommer nuværende civildommer C. Ove Christensen er sålydende:

»Den i foråret indtrufne situation på arbejdsmarkedet, hvorved der opstod vanskeligheder for trafikforbindelserne til Bornholm, har givet regeringen anledning til overvejelser med hensyn til, hvorledes forbindelserne til øen i fremtiden vil kunne sikres, og det er besluttet at søge de hermed forbundne problemer belyst og eventuelt løst gennem en særlig udvalgsbehandling.

Det vil være udvalgets opgave at optage forhandling med samtlige interesserede, herunder Aktieselskabet Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, og vedkommende arbejdsgivere og fagorganisationer for om muligt at nå til en overenskomstmæssig ordning, der kan sikre trafikens afvikling over de bestående trafikforbindelser, også under ekstraordinære forhold. Endvidere vil udvalget, såfremt en sådan overenskomstmæssig ordning ikke kan opnås, have at undersøge, om det tilsigtede formål vil kunne opnås gennem oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm, samt i bekræftende fald udarbejde planer for sådanne faste forbindelser.

Ved at meddele foranstående skal man anmode hr. byretsdommeren om at ville indtræde som medlem af udvalget og som formand at lede dets forhandlinger, idet bemærkes, at ministeriet samtidigt har beskikket de på den vedlagte fortegnelse opførte personer til medlemmer af udvalget, ligesom man har anmodet sekretær, cand. jur. O. Johannsen, ministeriet for offentlige arbejders departement, om at ville fungere som udvalgets sekretær.

Det tilføjes, at der for deltagelse i udvalgets møder tilkommer Dem sædvanlige mødediæter samt godtgørelse for befordringsudgifter.

Man har meddelt udvalgets medlemmer, at de fra Dem vil modtage underretning om tid og sted for mødernes afholdelse.«

Som medlemmer af udvalget beskikkede ministeriet samtidig:

Byretsdommer, senere civildommer C. Ove Christensen (formand).

Generaldirektør P. E. N. Skov, repræsentant for ministeriet for offentlige arbejder, generaldirektoratet for statsbanerne.

Konsulent, senere kommitteret O. I. Mikkelsen, repræsentant for finansministeriet.

Fg. kontorchef, senere kontorchef G. R. Nelson, repræsentant for arbejdsministeriet.

Kontorchef, senere underdirektør, cand. jur. Jens Degerbøl, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Direktør H. U. Garde, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Kaptajn K. W. Linnemann, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Forbundsformand Svend From-Andersen, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Forbundsformand Einar Berthelsen, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Gruppeformand Ernst Borg, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Forretningsfører F. Koed, repræsentant for Danmarks skibsførerforening, Dansk styrmandsforening og Maskinmestrenes forening.

Formand Holger Lundgren, repræsentant for Fællesorganisationen på Bornholm.

Tekn. direktør E. B. Larsen, repræsentant for Bornholms Arbejdsgiverforening.

Gårdejer Edv. Koefoed, repræsentant for Bornholms landøkonomiske Forening.

Avlsbruger Anker Pedersen, repræsentant for De samvirkende bornholmske Husmandsforeninger.

Fisker Ludvig Pedersen, repræsentant for Bornholms og Christiansøs fiskeriforening.

Vicekonsul Palle West, repræsentant for Rønne Handelsstandsforening.

Købmand E. Bech, repræsentant for købmandsorganisationerne på Bornholm.

Overlærer Th. Sørensen, repræsentant for Bornholms Turistforening.

Borgmester Alfred Pedersen, repræsentant for De bornholmske Jernbaner.

Direktør E. J. Wøldike Nielsen, repræsentant for A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866.

Fabriksbestyrer Martin Petersen, repræsentant for A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab.

Gårdejer Axel Jensen, repræsentant for Bornholms amtsråd.

Sognerådsformand Hans Svendsen, repræsentant for Bornholms amtsråd.

Amtmand N. Elkær-Hansen, Bornholms amt.

Borgmester A. Andresen, Rønne.

Borgmester Hans Pihl, Nekso.

Folketingsmand, gårdejer Conrad Funch Kofoed.

Folketingsmand, redaktør Hans J. Larsen Bjerre.

Til sekretær for udvalget beskikkedes sekretær senere fg. fuldmægtig, cand. jur. Otto Johannsen, ministeriet for offentlige arbejders departement.

Udvalget blev umiddelbart efter nedsættelsen udvidet med yderligere tre medlemmer:

Næstformand Einar Nielsen, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Direktør Jens Mortensen, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Forretningsfører Eiler Pedersen, repræsentant for Dansk-Sø-Restaurations-Forening.

Direktør H. U. Garde afløstes i februar 1962 af underdirektør senere direktør J. Fog-Petersen som repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening i udvalget.

Borgmester Alfred Pedersen afløstes i oktober 1962 af direktør, civilingeniør C. Milner som repræsentant for De bornholmske Jernbaner i udvalget.

Den umiddelbare anledning til nedsættelsen af udvalget var konfliktsituationen på arbejdsmarkedet i foråret 1961, der bevirkede, at den sædvanlige ruteskibsforbindelse mellem Bornholm og det øvrige land på grund af strejker var afbrudt fra midten af april 1961 til midten af maj samme år, således at gods- og passagertrafikken til og fra Bornholm standsedes.

I slutningen af april lykkedes det ved statsbanernes foranstaltning at få etableret en nødrute til og fra Bornholm med Storebæltsbilfærgen »Freia«, navnlig beregnet på befording af passagerer og post samt livsvigtigt gods. Den pågældende nødrute mødte imidlertid store vanskeligheder, idet indladning og losning af betydelige mængder vigtigt gods blev hindret af

strejkende havnearbejdere, således at statsbanerne i større eller mindre omfang måtte aflyse godsmodtagelse til og fra Bornholm.

På foranledning af en forespørgsel fra Venstre og Konservative (»Hvad agter statsministeren at foretage i anledning af, at skibstrafikken med Bornholm som følge af strejkesituationen er afbrudt«) blev sagen den 26. april 1961 gjort til genstand for en debat i folketinget (Folketingets forhandlinger pag. 3023-3102).

Der blev herunder fremhævet den betydelige skade, som afbrydelsen af forbindelsen betød for det bornholmske erhvervsliv og samfund i det hele taget, ligesom det blev understreget, at den regelmæssige ruteskibsforbindelse til og fra øen er absolut nødvendig for det bornholmske samfunds og erhvervslivs trivsel.

Det kan i denne forbindelse bemærkes, at der ved skrivelse af 8. oktober 1956 blev rettet henvendelse til arbejdsretskommissionen af 1956 fra bornholmske erhvervskredse, der på baggrund af konfliktsituationen på arbejdsmarkedet i foråret 1956 understregede betydningen af, at trafikforbindelsen mellem Bornholm og det øvrige land ikke blev afbrudt af arbejdskonflikter (henvendelsen er aftrykt som bilag 11, side 117 f. i 1. betænkning afgivet af Arbejdsretskommissionen af 1956, nr. 186/1957).

Umiddelbart efter at den normale ruteskibsforbindelse i midten af maj 1961 var blevet genoptaget, blev der af Bornholms amtsråd ved skrivelse af 19. s. m. (aftrykt som bilag nr. 1, pag. 17) rettet henvendelse til ministeren for offentlige arbejder om snarlig nedsættelse af en kommission til undersøgelse af Bornholms fremtidige trafikale forhold, idet det samtidig blev henstillet, at arbejdet i en eventuel kommission blev fremmet mest muligt, således at trafikforbindelserne kunne være sikrede inden udløbet af overenskomstperioden.

Den 13. december 1961 afholdt udvalget sit første møde, i hvilket de i kommissoriet stillede opgaver drøftedes tillige med planerne for udvalgets arbejde. På mødet vedtoges det at nedsætte et særligt arbejdsudvalg med den opgave at undersøge mulighederne for at nå til en overenskomstmæssig ordning, der kunne sikre trafikens afvikling over de bestående trafikforbindelser, således som nærmere angivet i første led af udvalgets kommissorium.

Til medlemmer af arbejdsudvalget valgtes:  
Formanden,  
Nelson,  
Elkær-Hansen,

Punch Kofoed,  
Larsen Bjerre,  
Einar Nielsen,  
Ernst Borg,  
From-Andersen,  
F. Koed,  
Degerbøl,  
Garde senere afløst af Fog-Petersen,  
Linnemann,  
Mortensen,  
Wøldike Nielsen og  
Martin Petersen.

Det var den fremherskende opfattelse på mødet, at man først burde undersøge mulighederne for at finde en overenskomstmæssig ordning, forinden udvalget gik i gang med at undersøge, om det tilsigtede formål kunne opnås gennem oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm, således som nærmere angivet i andet led af udvalgets kommissorium. Forinden var der dog af amtmanden over Bornholms amt, de to bornholmske folketingsmænd og de to repræsentanter for Bornholms amtsråd givet udtryk for, at kommissoriets to led efter deres opfattelse burde behandles sideløbende for at undgå, at udvalget kom i den situation, at der ved overenskomstperiodens udløb ikke var færdigundersøgt alle muligheder for at finde en ordning,

der kunne sikre den regelmæssige ruteforbindelse til Bornholm.

Da arbejdet i underudvalget angående overenskomstspørgsmålet midlertidigt syntes at være gået i stå i foråret 1962 - som nærmere redegjort for i afsnit II - vedtoges det på udvalgets andet plenarmøde, der afholdtes i Rønne den 14. maj 1962, at nedsætte et særligt underudvalg til undersøgelse af spørgsmålet om oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm. Dette underudvalg, for hvis arbejde der er redegjort nedenfor i afsnit III, fik følgende sammensætning:

Formanden,  
Skov,  
Mikkelsen,  
Nelson,  
Elkær-Hansen,  
Larsen Bjerre,  
Funch Kofoed,  
Andresen,  
Pihl,  
E. B. Larsen,  
Lundgren,  
Edv. Koefoed,  
Svendsen,  
Jensen og  
Sørensen.

## II. Spørgsmålet om en overenskomst mæssig løsning

### Ruteforbindelserne til Bornholm.

De normale ruteforbindelser ad søvejen mellem Bornholm og det øvrige land har hidtil været varetaget af de to selskaber A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 og A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab.

Det førstnævnte selskab har i vintersæsonen daglig forbindelse til befordring af passagerer og gods mellem København og Rønne og i sommersæsonen mindst en og ofte to daglige forbindelser mellem København og Rønne. Herudover driver selskabet i sommersæsonen rutetrafik af passagerer og gods mellem Allinge og Simrishamn og mellem Rønne og Ystad med indtil tre afgang daglig fra hver havn.

Den sidstnævnte rute er fra sommeren 1963 gjort helårlig ved indsættelse af en nybygget færge specielt beregnet til den pågældende rute.

A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab

driver rutetrafik med gods mellem København, Neksø, Svaneke, Gudhjem, Allinge og Hasle med afgang fra København 3 gange ugentlig — i sommersæsonen dog daglig.

Foruden de nævnte to selskaber er der i 1962 blevet stiftet yderligere et selskab A/S Bornholmsfærgen af 1962 med det formål at drive trafik med passagerer og gods mellem Bornholm og det øvrige land. Det pågældende selskab, der har en aktiekapital på 4 mill. kr., indsatte i sommeren 1963 et i foråret 1963 i udlandet bygget skib i daglig ruteforbindelse mellem København og Rønne.

### Selskabernes organisationsmæssige forhold.

A/S Dampskabsselskabet på Bornholm af 1866 er indtil den 1. juli 1963 medlem af Dansk Arbejdsgiverforening og til det pågældende tidspunkt også medlem af Bornholms Arbejdsgiverforening. Selskabet er til samme

tidspunkt tillige medlem af Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og af Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns havn. Endelig har selskabet indtil udgangen af 1962 været medlem af Danmarks Rederiforening.

For så vidt angår de respektive organisationer bemærkes, at selskabets interesser vedrørende arbejdsforholdene ved losning og lastning i Rønne og København varetages gennem Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn, og arbejdsforholdene er omfattet af disse organisationers overenskomster med Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbunds afdelinger i henholdsvis Rønne og København (Havnearbejdernes Fællesforbund). Selskabets medlemskab af Danmarks Rederiforening har været en naturlig følge af den af selskabet drevne rederivirksomhed og har været ensbetydende med, at de fornødne overenskomster med selskabets sejlene personale til enhver tid er blevet afsluttet gennem Rederiforeningen eller med denne forenings medvirken.

For så vidt angår udmeldelse af de pågældende organisationer er fristen i forhold til Danmarks Rederiforening 3 måneder til en 1. januar og i forhold til de øvrige organisationer 6 måneder til en 1. juli.

Det bemærkes i denne forbindelse, at hovedparten af de danske rederier, der driver rutetrafik på de danske øer, efter det for udvalget oplyste ikke er medlemmer af Danmarks Rederiforening, men selvstændigt afslutter de fornødne overenskomster med det sejlene personale, samt at udvalget ikke er bekendt med, at arbejdskonflikter på de pågældende ruter har bevirket afbrydelse af ruteforbindelserne af tilsvarende betydning eller omfang som standsningen af forbindelsen til Bornholm i foråret 1961.

Hvad angår A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab er det medlem af Dansk Arbejdsgiverforening og derigennem tilsluttet Bornholms Arbejdsgiverforening. Selskabet er ikke medlem af Danmarks Rederiforening og er ikke for arbejdet med losning og lastning i de bornholmske havne medlem af Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark. Dette arbejdsforhold er omfattet af overenskomst mellem selskabet og arbejdsmændenes fagforeninger i henholdsvis Neksø, Allinge, Gudhjem, Hasle og Svaneke.

For havnearbejdet i København er selskabet medlem af Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn, og dette arbejde er - på samme måde som for A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 - omfattet af foreningens overenskomst med Havnearbejdernes Fællesforbund. Den anvendte organisationsform er alene begrundet i konkrete forhold og kan ikke på noget punkt tages som retningslinje for en organisationsmæssig praksis.

Det nyoprettede selskab A/S Bornholmsfærgen af 1962 har efter det for udvalget oplyste ikke ønsket medlemskab af de ovenfor nævnte arbejdsgiverorganisationer, men har foretrukket straks fra oprettelsen selvstændigt og uafhængig af godkendelse af arbejdsgiverorganisationerne at kunne afslutte de fornødne overenskomster med de i betragtning kommende fagforbund.

### **Arbejdsgiverorganisationernes forslag til tillægsoverenskomst.**

På de indledende møder i udvalget blev det gentagne gange fremhævet fra repræsentanterne for Landsorganisationen i Danmark, at der ikke til sikring af forbindelsen med Bornholm kunne blive tale om at etablere nye særegler som ville være i strid med de almindelige regler for afslutning af overenskomster og etablering af konflikter på arbejdsmarkedet. Således måtte strejkeretten ikke ophæves, idet den pression, der ligger heri, er af fundamental betydning for arbejderorganisationerne.

Fra Landsorganisationens side blev det nævnt som en mulighed, at man søgte henimod en ordening, hvorefter udløbsdatoerne for de særlige overenskomster, der skulle skire forbindelsen til Bornholm, blev forskudt i forhold til udløbsdatoerne for de mellem hovedorganisationen gældende overenskomster for arbejdsmarkedet.

Der har i udvalget været enighed om, at det var af afgørende betydning for sikringen af befordringen af gods til og fra Bornholm, at havnearbejdernes organisationer kunne tilslutte sig en eventuel særordning.

Det aftales, at der af begge parter skulle søges udarbejdet udkast til tillægsoverenskomster til sikring af forbindelsen til og fra Bornholm, dog at man foreløbig alene skulle fremkomme med udkast vedrørende sømænd og søfyrbødere og senere beskæftige sig med havnearbejderspørgsmålet m.m.



Dansk Arbejdsgiverforenings repræsentanter havde allerede i de indledende møder pegt på, at udvalgets opgave kunne løses ved en aftale mellem overenskomstparterne om at undtage de ved sejladser og havnearbejdet beskæftigede arbejdere fra henholdsvis strejke- og lockoutvarsler, og havde herved blandt andet anført, at dette ikke ville mindske organisationernes styrke under en konflikt, idet trafikken ville kunne opretholdes med ét skib, hvilket blot ville betyde, at 10-15 mand mindre ville blive omfattet af en eventuel konflikt. Dette forslag blev dog kategorisk afvist af arbejderrepræsentanterne.

Dansk Arbejdsgiverforening ville herefter ikke undlade at fremkomme med forslag til en anden løsning af udvalgets kommissorium og fremlagde herefter som den første et den 7. februar 1962 dateret udkast til tillægsoverenskomst mellem på den ene side A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, Danmarks Rederiforening og Dansk Arbejdsgiverforening og på den anden side Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark og Landsorganisationen, De Samvirkende Fagforbund (aftrykt som bilag nr. 2, pag. 19).

Hovedpunkterne i det pågældende udkast til tillægsoverenskomst til de gældende hovedoverenskomster med tilhørende sær aftale var følgende:

- 1) Aktionsretten, herunder retten til sympatiaktioner, opgives.
- 2) Overenskomsterne forbliver i kraft, for så vidt angår Bornholm, uanset den almindelige overenskomstopstignelse.
- 3) Nye overenskomster bliver med hensyn til de såkaldte *generelle spørgsmål* gældende for Bornholmssejladser fra deres ikrafttrædelsesdato.
- 4) Der kan herefter ske opsigelse med hensyn til de såkaldte *specielle spørgsmål*, og hvis enighed herom ikke kan opnås ved forhandling, afgøres de *endeligt* af overenskomstnævnet.
- 5) Der gives et kompensationsstillæg på 50 kr. månedligt eller forholdsvis nedsat for at sejle under lovlige arbejdsstandsninger.
- 6) Ordningens varighed skal være på mindst 10 år, og det var en forudsætning, at der også kunne opnås en løsning for så vidt angår havnearbejderne.

Det pågældende udkast var efter sin ordlyd udformet som en overenskomst med 66-selska-

bet, der som nævnt indtil udgangen af året 1962 var medlem af Danmarks Rederiforening, men udkastet til tillægsoverenskomsten havde før forelæggelsen for udvalget af Arbejdsgiverforeningen været forelagt Det østbornholmske Dampskibsselskab, der i princippet havde erklæret sig indforstået med det pågældende udkast som grundlag for sikring af sejladser til Bornholm.

Fra arbejderside gav man straks udtryk for, at man ikke kunne godkende det pågældende udkast, bl.a. fordi aktionsretten blev ophævet, og repræsentanterne for Landsorganisationen påpegede på ny de muligheder for en løsning, som en tidsmæssig forskydning af overenskomsterne for så vidt angik Bornholmssejladser indebar, ligesom det fra arbejderside anførtes, at mulighederne for afslutning af de fornødne overenskomster kunne synes større, såfremt de rederier der sejlede på Bornholm i regelmæssig trafik kunne afslutte de fornødne overenskomster direkte uden forudgående godkendelse af arbejdsgiverorganisationerne.

### **Arbejderorganisationernes forslag til lillægsoverenskomst.**

Repræsentanterne for Landsorganisationen i Danmark fremlagde derefter et den 13. marts 1962 dateret udkast til tillægsoverenskomst vedrørende sejladser på Bornholm, havnearbejde og anden transport i forbindelse hermed mellem på den ene side A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab, Danmarks Rederiforening, Havne- og Købmandssammenslutningen m.v. og Dansk Arbejdsgiverforening og på den anden side Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Sømændenes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund og Landsorganisationen i Danmark, De Samvirkende Fagforbund (aftrykt som bilag nr. 3, pag. 20).

Hovedpunkterne i det pågældende udkast til tillægsoverenskomst var følgende:

- 1) Aktionsretten bevares, idet begge parter dog giver afkald på retten til at iværksætte sympatiaktioner.
- 2) Overenskomsternes udløbstermin forrykkes til den 1. juni for så vidt angår Bornholms trafikken.
- 3) Til det pågældende tidspunkt kan overenskomsterne opsiges, og uoverensstemmelser om såvel »generelle« som »specielle«

spørgsmål danne grundlag for arbejdsstandsning.

- 4) Alle ændringer i de generelle overenskomster får virkning fra den 1. marts for Bornholmssejladens vedkommende, og de ændringer, der vedtages under de specielle forhandlinger vedrørende Bornholmssejladens, får ligeledes *tilbagevirkende kraft* til den 1. marts.
- 5) Ordningen skal omfatte såvel *sejlads* som *bavne- og transportarbejde*.

Det blev ved fremlæggelsen af udkastet fremhævet af repræsentanterne for Landsorganisationen, at udkastet muligvis burde omformuleres på visse punkter, men at der ikke kunne blive tale om at foretage egentlige realitetsændringer.

Fra repræsentanterne for Dansk Arbejdsgiverforening blev der straks taget klart afstand fra de principper, som Landsorganisationens forslag byggede på, og i en særlig notits, der udsendtes til udvalgets medlemmer, gjorde Arbejdsgiverforeningen rede for sine indvendinger imod det pågældende udkast til tillægsoverenskomst (aftrykt som bilag nr. 4, pag. 21).

Disse indvendinger samlede sig navnlig om følgende punkter:

- 1) Der sker - bortset fra sympatiaktioner — *overhovedet ingen* indskrænkninger i adgangen til at iværksætte konflikt til en 1. juni.
- 2) Forskydningen af udløbssterminen til den 1. juni betyder under de givne omstændigheder blot, at der fremtidigt i stedet for én opstår risiko for to konfliktsituationer.
- 3) Samtlige ændringer gives tilbagevirkende kraft til den 1. marts, uanset hvornår de måtte komme til eksistens.

Fra bornholmsk side blev det især fremhævet, at det syntes uheldigt, at udløbsdatoen fastsattes til den 1. juni, idet det pågældende tidspunkt var umiddelbart foran sommertrafikens påbegyndelse, hvor en arbejdskonflikt kunne medføre særlig alvorlige konsekvenser for passager- og godstrafikken.

Da parterne kun syntes at kunne enes om at give afkald på retten til sympatiaktioner, forelå der ikke på daværende tidspunkt nogen praktisk mulighed for at udarbejde et kompromis-udkast, som havde rimelig chance for at få tilslutning fra begge parter.

## **66-selskabets udmeldelse af Danmarks Rederiforening.**

Det blev derefter på et plenarmøde i Rønne den 14. maj 1962 besluttet midlertidigt at indstille arbejdet med at finde frem til en overenskomstmæssig løsning og i stedet påbegynde en undersøgelse af mulighederne for at nå det tilsigtede formål — sikring af forbindelsen til Bornholm - gennem oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm.

Nedenfor i afsnit III er nærmere redegjort for udvalgets arbejde vedrørende det pågældende spørgsmål.

Medens de indledende undersøgelser og overvejelser angående etableringen af en eller flere nye ruter var i gang, blev det i august 1962 besluttet på ny at optage arbejdet i underudvalget angående overenskomsts spørgsmålet på grundlag af den nye situation, der var opstået i forbindelse med stiftelsen af ruteselskabet A/S Bornholmsfærgen af 1962. Stiftelsen af det nye selskab er nævnt ovenfor.

Som anført i det pågældende underafsnit påbegyndte det nævnte selskab, der har en aktiekapital på 4 mill. kr., i sommeren 1963 en regelmæssig besejling af ruten København-Rønne - foreløbigt med ét ruteskib.

For så vidt angår det nystiftede selskabs organisationsmæssige stilling er det over for udvalget oplyst, at selskabet næppe ønsker medlemskab af de respektive arbejdsgiverorganisationer, men har foretrukket selvstændigt at kunne afslutte de fornødne overenskomster med arbejderorganisationerne og de øvrige i betragtning kommende faglige sammenslutninger. Udvalget er endvidere bekendt med, at der i efteråret 1962 har fundet visse orienterende drøftelser sted mellem repræsentanter for A/S Bornholmsfærgen af 1962 og repræsentanter for Sømandenes og Søfyrbødernes Forbund angående afslutning af de fornødne overenskomster, og at der herved er tilsagt gensidig velvilje.

Den umiddelbare anledning til genoptagelsen af arbejdet i underudvalget angående overenskomsts spørgsmålet var dels de verserende forlydender angående det nye selskabs organisationsmæssige stilling, dels forlydender om, at A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 overvejede at tage sit medlemskab i arbejdsgiverorganisationerne op til revision. Det blev ved de i denne anledning afholdte møder i underudvalget præciseret af repræsentanten for 66-selskabet samt af formanden for selskabets bestyrelse, der havde foretræde for underudval-

get, at rederiet af konkurrencehensyn måtte have samme vilkår som det nystiftede selskab med hensyn til til enhver tid at kunne opretholde rutesejladsen til Bornholm; og på et møde den 15. oktober 1962 i underudvalget angående overenskomstspørgsmålet meddelte repræsentanten for 66-selskabet, at selskabet havde udmeldt sig af Danmarks Rederiforening med det i foreningens vedtægter angivne varsel på 3 måneder til en 1. januar.

Forinden havde underudvalget beskæftiget sig med problemet om inden for de gældende organisationsmæssige rammer at søge fastsat en særlig forskudt udløbsstermin for Bornholmssejladsen, og der var herunder nævnt den 1. oktober som skæringsdato, idet man som ovenfor anført fra bornholmsk side fandt den 1. juni uheldig som udløbsdato, da det var umiddelbart forud for sommertrafikken påbegyndelse. Fra repræsentanterne for Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund var man ikke på forhånd uvillig til at acceptere den 1. oktober som skæringsdato, medens Danmarks Rederiforening næppe kunne påregnes at ville gå med til den nævnte forskydning, der ville være i strid med foreningens principielle standpunkt, hvorefter de gældende overenskomster i relation til de forskellige selskaber skal have fælles udløbsdato.

66-selskabets udmeldelse af Rederiforeningen var ensbetydende med, at selskabet uafhængigt af en efterfølgende godkendelse af foreningen fra udmeldelsesfristens udløb kunne afslutte de fornødne overenskomster med de søfarendes organisationer og herunder søge at nå frem til de mest hensigtsmæssige udløbstidspunkter.

66-selskabets udmeldelse af Rederiforeningen og overvejelser om også at udmelde sig af de øvrige arbejdsgiverorganisationer, hvilket senere skete, jfr. nedenfor, blev af Arbejdsgiverforeningens repræsentanter betegnet som en konsekvens af det fra arbejderside fastholdte standpunkt, at der i princippet intet kunne ændres i det af arbejderrepræsentanterne den 13. marts 1962 fremlagte udkast til en tillægsoverenskomst, som byggede på aktionsrettens bevarelse og en forskydning af udløbstiden til 1. juni, hvilket udkast imidlertid ikke indeholdt nogen garanti for en sikring af forbindelserne til Bornholm.

## **Forhandlingerne** vedrørende udførelse af havnearbejdet.

Selv om A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 ved sin udmeldelse af Danmarks Rederiforening nok havde ment at have skabt bedre muligheder for etablering af en ordning til sikring af forbindelsen til Bornholm for så vidt angik de søfarendes organisationer, stod fremdeles tilbage det vigtige problem med hensyn til at opnå sikring for, at losning og lastning af selskabets og A/S Det østbornholmske Dampskibsselskabs skibe til enhver tid kunne finde sted både i København og på Bornholm.

De to selskabers organisatoriske forhold i forbindelse med udførelse af havnearbejde er oplyst ovenfor i afsnit I. Udmeldelsesfristen for medlemskab i de pågældende organisationer er 6 måneder til en 1. juli.

På møderne i underudvalget angående overenskomstspørgsmålet var det blevet nævnt som en mulighed, at man søgte henimod en ordning, hvorefter de bornholmske ruteselskaber fremdeles forblev som medlemmer af de pågældende arbejdsgiversammenslutninger, men gennem en dispensationsordning med en forskudt udløbsdato i forhold til de almindelige overenskomster, i videst muligt omfang sikredes imod at blive ramt af konflikt på grund af havnearbejderstrejke.

Til nærmere belysning af det pågældende spørgsmål blev der under forsæde af udvalgets formand den 5. november 1962 afholdt et orienterende møde i København med deltagelse af repræsentanter for Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn, de to bornholmske rederier, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund og formanden for Havnearbejdernes Fællesforbund i København.

Ved det pågældende møde blev organisationerne enige om, at der ikke på daværende tidspunkt burde optages særforhandlinger vedrørende laste- og lossearbejdet i havnene, men at man burde vente til de almindelige overenskomstforhandlinger var kommet i gang og i forbindelse hermed se om parterne kunne blive enige.

## **66-selskabets udmeldelse af arbejdsgiverorganisationerne.**

På plenarmøde i udvalget den 19. november 1962 meddelte A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, at det havde anset det for rigtigst at udmelde sig af Dansk Arbejdsgiverforening, Bornholms Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn, og at selskabet i konsekvens heraf ved skrivelse af 16. november 1962 (aftrykt som bilag nr. 5, pag. 22) havde udmeldt sig af de respektive organisationer, om muligt med virkning fra den 1. januar 1963, og hvis de fornødne dispensationer hertil ikke kunne opnås - da udmeldelsesfristen er 6 måneder til en 1. juli — da til den 1. juli 1963, men således at selskabet selv kunne forhandle og afslutte de fornødne særoverenskomster ved hovedoverenskomsternes udløb den 1. marts 1963.

For så vidt angik A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab meddelte repræsentanten for selskabet på det pågældende møde, at dette selskab havde vedtaget at bevare sit medlemskab af Dansk Arbejdsgiverforening og de øvrige organisationer. Det bemærkes i denne forbindelse, at selskabet som ovenfor nævnt ikke er medlem af Danmarks Rederiforening.

Baggrunden for 66-selskabets udmeldelse var en forventning om herigennem at kunne bidrage til at finde en løsning, der kunne sikre forbindelsen til Bornholm, og det blev i denne forbindelse fremhævet fra selskabets side, at det, ved at bringe det offer en udmeldelse var, samtidigt forudsatte at få en fair behandling fra arbejderorganisationernes side, derunder ved, at de særoverenskomster der måtte blive indgået ikke blev væsentlig mere byrdefulde end hovedoverenskomsterne.

Repræsentanterne for de implicerede arbejdsgiverorganisationer var ikke på mødet i stand til at tage stilling til 66-selskabets andragende, der måtte forelægges de respektive bestyrelser til afgørelse.

Ved skrivelse af 1. december 1962 (aftrykt som bilag nr. 6, pag. 23) meddelte Dansk Arbejdsgiverforening selskabet, at foreningen af hensyn til de alvorlige konsekvenser, selskabets udmeldelse under en overenskomstsituation kunne få, ikke så sig i stand til at imødekomme hverken anmodningen om udmeldelse pr. 1. januar 1963 eller den subsidiaire anmodning om

at blive løst fra medlemskabet pr. 1. juli 1963 med tilladelse til at forhandle på egne vegne ved overenskomsternes udløb pr. 1. marts 1963 og afslutte særoverenskomster med de pågældende arbejderorganisationer.

I sidste stykke af foreningens skrivelse blev det bemærket, at såfremt der kunne gennemføres en ordning, hvorefter selskabet blev friholdt for deltagelse i en eventuel arbejdskonflikt i forbindelse med overenskomstsituationen under forudsætning af, at udløbstidspunktet for selskabets overenskomstmæssige forhold blev ændret til 1. juli 1963 eller senere, havde foreningen i betragtning af betydningen af, at forbindelserne til Bornholm søgtes sikret, intet at indvende imod en sådan ordning.

På dette stadium af udvalgets arbejde blev det vedtaget at afgive en foreløbig redegørelse til ministeren for offentlige arbejder vedrørende udvalgets arbejde. Den pågældende redegørelse er af trykt som bilag nr. 7, pag. 24).

### **Særordningen af 15. december 1962.**

På udvalgets plenarmøde den 11. december 1962 blev der, med henvisning dels til ordlyden af sidste stykke i Dansk Arbejdsgiverforenings skrivelse af 1. s.m., dels til, at det af repræsentanterne for Landsorganisationen i Danmark fremlagte udkast af 13. marts 1962 også indeholdt forslag om en forskudt udløbsdato, givet tilslutning til en ordning, hvorefter der mellem A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 og de pågældende arbejderorganisationer oprettes en overenskomst, der for selskabets vedkommende fastsætter udløbstidspunktet for de nugældende overenskomster til 1. juli 1963.

Fra Arbejdsgiverforeningens repræsentanter i udvalget gav man udtryk for, at denne tilslutning alene skyldtes,

at 66-selskabet selv havde indtaget det standpunkt at melde sig ud af organisationerne, at man meget beklagede, at arbejderorganisationernes stilling til sagen havde foranlediget dette skridt fra selskabets side, og at der ikke ved den nævnte ordning er skabt den fornødne sikkerhed af skibsforbindelsernes opretholdelse. Under de foreliggende omstændigheder og med fastholden af sit principielle standpunkt ville man heller ikke modsætte sig selskabets tilsagn om, at eventuelle ændringer får virkning fra 1. marts 1963.

Det blev fra arbejderside fremhævet, at en eventuel særordning måtte omfatte både sømænd, søfyrbødere og havnearbejdere under ét.

Der blev herefter med formandens medvirken den 15. december 1962 afsluttet overenskomst vedrørende sejlads på Bornholm og havnearbejde i forbindelse hermed mellem på den ene side A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 og på den anden side Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Sømændenes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund og dets respektive afdelinger, herunder Havnearbejdernes Fællesforbund og Landsorganisationen i Danmark (aftrykt som bilag nr. 8, pag. 28).

Hovedpunkterne i den pågældende overenskomst er følgende:

- 1) Udløbet af de gældende overenskomster fastsættes til den 1. juli 1963 for så vidt angår Bornholmssejladserne og havnearbejdet i forbindelse hermed.
- 2) Parterne er berettigede til til det pågældende tidspunkt at varsle og iværksætte konflikter på sædvanlig måde, dog *af star begge parter fra iværksættelse af sympatikonflikter.*
- 3) De ændringer, der måtte blive gældende for de almindelige overenskomstforhold, der udløber pr. 1. marts, overføres med virkning fra samme dato til nærværende overenskomst.
- 4) De ændringer, der aftales pr. 1. juli eller senere for nærværende overenskomstforhold får tilbagevirkende kraft til den forudgående 1. marts.
- 5) Overenskomsten kan opsiges med 3 måneders varsel til en 1. juli.

#### **De etablerede særordninger for så vidt angår det øvrige sejlede personale.**

Efter afslutningen af den nævnte særoverenskomst er der den 28. december 1962 mellem på den ene side A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 og på den anden side Danmarks Skibsførerforening, Dansk Styr-

mandsforening og Maskinmestrenes forening blevet afsluttet en i realiteten enslydende overenskomst vedrørende sejlads på Bornholm (aftrykt som bilag nr. 9, pag. 29). Det bemærkes dog, at udløbsdatoen for de gældende overenskomster med de pågældende organisationer hidtil har været den 1. april.

En i princippet hermed enslydende overenskomst er den 29. december 1962 afsluttet mellem 66-selskabet og Dansk Sø-Restaurationsforening (aftrykt som bilag nr. 10, pag. 30).

#### **Dansk Sø»Restaurations-Forenings klage over opsigelser på 66-selskabets skibe.**

Umiddelbart efter at den sidstnævnte overenskomst mellem A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 og Dansk Sø-Restaurationsforening var afsluttet, modtog udvalget en den 5. januar 1963 dateret skrivelse fra foreningen (aftrykt som bilag nr. 11, pag. 31), hvori foreningen, i anledning af at 66-selskabet havde opsagt de i selskabets skibe beskæftigede hovmestre m.v. til fratræden pr. 1. april 1963, anmodede udvalget om snarest muligt at ville tage de pågældende opsigelser under behandling.

Baggrunden for de afgivne opsigelser var den dårlige økonomi i forbindelse med restaurationsdriften på selskabets skibe, hvorfor selskabet ønskede at gå over til en forpagtningsordning.

Ved skrivelse af 12. januar 1963 (aftrykt som bilag nr. 12, pag. 32) meddelte udvalgets formand Dansk Sø-Restaurationsforening, at han ikke fandt, at udvalget burde beskæftige sig med sagen under hensyn til, at det drejede sig om en retstvist, der i givet fald måtte afgøres ad voldgiftsretslig vej.

Ved skrivelse af 7. februar 1963 (aftrykt som bilag nr. 13, pag. 33) har A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 herefter meddelt Dansk Sø-Restaurationsforening, at opsigelserne af foreningens medlemmer i selskabets skibe er trukket tilbage.

### **III. Spørgsmålet om etablering af nye faste ruter**

#### **Indledende bemærkninger.**

Som det vil fremgå af det foran under hovedafsnit II anførte, er der i december 1962 blevet afsluttet de fornødne overenskomster

vedrørende sejladsen til Bornholm og havnearbejdet i forbindelse hermed, og selv om de pågældende overenskomster ikke er ensbetydende med, at trafikken til Bornholm under alle

forhold vil være sikret, må risikoen for, at Bornholmstrafikken fremtidig vil blive inddraget i lovlige arbejdsstandsninger, dog anses formindsket i væsentlig grad.

Af det nævnte hovedafsnit samt hovedafsnit I fremgår endvidere, at arbejdet med henblik på at nå frem til en overenskomstmæssig løsning midlertidigt blev indstillet i maj 1962, og at det på udvalgets plenarmøde i Rønne den 14. maj 1962 blev vedtaget at nedsætte et særligt underudvalg til undersøgelse af spørgsmålet om etablering af eventuelle nye faste ruter til Bornholm med den i hovedafsnit I angivne sammensætning. Det pågældende underudvalg nåede kun at holde to møder henholdsvis den 27. august og den 22. oktober 1962.

### **Havneudvidelser og planer herfor på Bornholm.**

I forbindelse med plenarmødet i Rønne den 14. maj 1962 foretog udvalget besigtigelse af en række havne på Bornholm. Der blev herunder redegjort for udvidelsesplanerne for Rønne havn bl.a. bygningen af den nye turistkaj med påregnet anlægsplads for A/S Bornholmsfærgen af 1962' ruteskib. Endvidere besøgs den under udførelse værende statsfinansierede udvidelse af Nexø's fiskerihavn, samt på nordkysten af Bornholm Tejn havn og Allinge havn, ligesom der redegjordes for udvidelsesplanerne for de nævnte havne.

På underudvalgsmødet den 27. august 1962 fremlagde amtmanden over Bornholms amt endvidere referat af et den 30. april 1962 afholdt møde på rådhuset i Allinge vedrørende eventuel udbygning af havnen i Allinge med henblik på etablering af en passager- og godsroute mellem Allinge og den sydsvenske havn Simrishamn (det pågældende referat er af trykt som bilag nr. 14, pag. 34).

Endvidere har udvalget modtaget en skrivelse af 4. september 1962 fra borgmesteren i Rønne vedrørende de ombygninger og udvidelser, som var iværksat og planlagt i Rønne havn på det på gældende tidspunkt (den pågældende skrivelse er aftrykt som bilag nr. 15, pag. 39).

De ovennævnte udvidelsesplaner er, som det vil fremgå af de nævnte bilag, ikke alene begrundet i behovet for sikring af trafikken til Bornholm i henhold til udvalgets kommissorium, men også i almindelige samfærdselsmæssige betragtninger.

### **Generaldirektoratet for statsbanernes stilling til spørgsmålet om en eventuel statsdrevet rute.**

I forbindelse med spørgsmålet om oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm var det naturligt i første række at undersøge mulighederne for at lade statsbanerne drive en sådan rute, idet statsbanerne gennem sin færgetrafik mellem landsdelene måtte anses for at have de fornødne forudsætninger for i givet fald at kunne forestå driften af en statsrute til Bornholm.

Statsbanerne har i udvalget været repræsenteret ved generaldirektøren, der fra udvalgets første møde har gjort gældende, at statsbanerne kun med den største betænkelighed kunne påtage sig at drive en ny fast rute mellem Bornholm og det øvrige land, samt at det i fremtiden næppe er nogen hensigtsmæssig løsning at lade statsbanerne etablere rutetrafik til Bornholm i tilfælde af arbejdskonflikt, i hvilken forbindelse generaldirektøren i et indlæg på plenarmødet den 14. maj 1962 (aftrykt som bilag nr. 16, pag. 40) har fremhævet, at det af kendelser afsagt af den faste voldgiftsret synes at fremgå, at det er lovligt fra arbejderside at nægte at transportere strejkeramt gods ved benyttelse af andre ruter, som ikke normalt beskæftiges ved transport af det pågældende gods.

Generaldirektøren har fremhævet, at en eventuel statsbanerute næppe kan sikres imod at blive ramt af konflikt, idet statsbanerne i et vist omfang vil være nødt til at beskæftige ikke-tjenestemandsansat personale, samt at en eventuel statsrute ved siden af de bestående ruter næppe under normale forhold vil få tilstrækkelig med passagerer og gods at befordre, til at driften kan blive rentabel, idet befordringen heraf formentlig fortrinsvis vil blive afviklet ved benyttelse af de allerede bestående trafikselskaber.

Såfremt resultatet af udvalgets arbejde måtte blive, at statsbanerne skulle etablere en fast rute til Bornholm med de fornødne skibe, som formentlig burde være bilfærger, må der påregnes at gå i hvert fald et par år med anlæg af de fornødne anlægspladser i den bornholmske havn, der skal anløbes, samt bygning af den eller de fornødne færger.

På møde den 27. august 1962 i underudvalget fremlagde generaldirektøren et notat af 8. maj 1962 fra statsbanernes søfartsvæsen (af-

trykt som bilag nr. 17, pag. 41) angående eventuel etablering af en rute til Bornholm. Det fremgår heraf, at næppe nogen af statsbanernes eksisterende færger vil kunne indsættes varigt på en rute til Bornholm, og at der derfor kun synes den mulighed åben at lade bygge en ny færge til formålet. For så vidt angår endepunkterne for en eventuel statsbanerute skulle Køben-

havn og Rønne i direkte forbindelse fremtræde som den bedste løsning.

Foruden den mulighed, der måtte ligge i en ny rute drevet af statsbanerne, er der fra forskellig side i udvalget blevet peget på, at den fornødne sikring af trafikken til Bornholm kunne ske ved statsovertagelse af et af de bestående trafikselskaber.

Rønne, d. 3. dec. 1963.

<b>C. Ove Christensen</b> formand	<b>£. B. Larsen</b>	<b>N. Elkær-Hansen</b>	<b>C. Milner</b>	
<b>Holger Lundgren</b>	<b>E. J. Wøldike Nielsen</b>	<b>Palle West</b>	<b>Martin Petersen</b>	<b>H. Pihl</b>
<b>C. F. Kofoed</b>	<b>Ludvig Pedersen</b>	<b>H. Larsen Bjerre</b>	<b>Th. Sørensen</b>	
<b>Skov</b>	<b>Edv. Kofoed</b>	<b>E. Bech</b>	<b>Hans Svendsen</b>	<b>Anker Pedersen</b>
<b>Axel Jensen</b>	<b>O. I. Mikkelsen</b>	<b>Jens Degerbøl</b>	<b>K. W. Limit mann</b>	
<b>F. Koed</b>	<b>Einar Berthelsen</b>	<b>Ernst Borg</b>	<b>Sv. From-Andersen</b>	<b>A. Andresen</b>
<b>G. R. Nelson</b>	<b>Einar Nielsen</b>	<b>J. Fog-Petersen</b>	<b>Jens Mortensen</b>	<b>Eiler Pedersen</b>
				<i>/ Otto Johannsen</i>

## Bilagsfortegnelse

	Side
<i>Bilag nr. 1.</i> Bornholms amtsråds skrivelse af 19. maj 1961 til ministeriet for offentlige arbejder.....	17
<i>Bilag nr. 2.</i> Arbejdsgiverorganisationernes forslag af 7. februar 1962 til tillægs-overenskomst.....	19
<i>Bilag nr. 3.</i> Arbejderorganisationernes forslag af 13. marts 1962 til tillægs-overenskomst.....	20
<i>Bilag nr. 4.</i> Arbejdsgiverorganisationernes bemærkninger til bilag nr. 3.....	21
<i>Bilag nr. 5.</i> 66-selskabets skrivelse af 16. november 1962 til arbejdsgiverorganisationerne.....	22
<i>Bilag nr. 6.</i> Dansk Arbejdsgiverforenings skrivelse af 1. december 1962 til 66-selskabet.....	23
<i>Bilag nr. 7.</i> Foreløbig redegørelse til ministeren for offentlige arbejder vedrørende arbejdet i udvalget.....	24
<i>Bilag nr. 8.</i> Overenskomst af 15. december 1962.....	28
<i>Bilag nr. 9.</i> Overenskomst af 28. december 1962.....	29
<i>Bilag nr. 10.</i> Overenskomst af 29. december 1962.....	30
<i>Bilag nr. 11.</i> Dansk Sø-Restaurations-Forenings skrivelse af 5. januar 1963 til udvalgets formand.....	31
<i>Bilag nr. 12.</i> Formandens skrivelse af 12. januar 1963 til Dansk Sø-Restaurations-Forening.....	32
<i>Bilag nr. 13.</i> Skrivelse af 7. februar 1963 fra A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 til Dansk Sø-Restaurations-Forening.....	33
<i>Bilag nr. 14.</i> Referat af møde den 30. april 1962 på rådhuset i Allinge.....	34
<i>Bilag nr. 15.</i> Skrivelse af 4. september 1962 fra borgmesteren i Rønne til udvalget.....	39
<i>Bilag nr. 16.</i> Generaldirektøren for statsbanernes indlæg på plenarmødet den 14. maj 1962 i Rønne.....	40
<i>Bilag nr. 11.</i> Danske Statsbaner, Søfartsvæsenet, notat af 8. maj 1962.....	41



BORNHOLMS AMTSRÅD  
Rønne, den 19. maj 1961

B.a.r.j.nr. 315-1961

Den 6. maj d. å. modtog jeg fra Bornholms amtsråds 2 grupper den med bilag i afskrift vedlagte skrivelse af 6. d. m. om henvendelse fra amtsrådet til ministeriet for offentlige arbejder om snarlig nedsættelse af en kommission angående Bornholms fremtidige trafikale forhold.

Jeg tilskrev, som i gruppernes skrivelse ønsket, samme dag de 5 anførte byråd således:

»Amtsrådets 2 grupper har enstemmigt vedtaget vedlagte henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder om snarlig nedsættelse af en kommission angående Bornholms fremtidige trafikale forbindelser. Grupperne har anmodet om, at den må blive forelagt Hasle, Allinge - Sandvig, Svaneke, Neksø og Åkirkeby byråd med henstilling om, at de snarest tilslutter sig denne, for at den kan få størst mulig vægt overfor ministeriet.

Om, hvad der videre passerer i sagen fra byrådets side, forventer man at modtage underretning *snarest*.«.

Under 12. maj d. å. har Allinge-Sandvig byråd derefter tilskrevet amtsrådet således:

»Med henvisning til amtsrådets skrivelse af 6. d. m. om henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder om en snarlig nedsættelse af en kommission til undersøgelse af spørgsmålet om Bornholms forbindelser med det øvrige land skal man herved meddele, at byrådet i sit møde den 10. d. m. enstemmigt har vedtaget at tilslutte sig amtsrådets henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder.«

Svaneke byråd har i skrivelse også af 12. maj d. å. svaret følgende:

»Med skrivelse af 6. maj 1961 (B.a.r.j.nr. 200-1961) fremsendte amtsrådet genpart af en af amtsrådets 2 grupper eenstemmigt vedtaget henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder om snarlig nedsættelse af en kommission angående Bornholms fremtidige trafikale forbindelser. Grupperne har anmodet om, at

den må blive forelagt byrådene i Hasle, Allinge-Sandvig, Svaneke, Neksø og Åkirkeby med henstilling om, at de snarest tilslutter sig henvendelsen, for at denne kan få størst mulig vægt overfor ministeriet.

Således foranlediget skal man meddele, at Svaneke byråd i sit møde den 10. maj d. å. har gennemgået henvendelsen og vedtaget at gå ind for denne.«

Under 16. maj d. å. har Åkirkeby byråd tilskrevet amtsrådet således:

»Med skrivelse af 6. d. m., B.a.r.j.nr.200-1961, har amtsrådet fremsendt forslag til henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder om snarlig nedsættelse af en kommission til undersøgelse af Bornholms fremtidige trafikale forbindelser,

I denne anledning skal man meddele, at byrådet har vedtaget at tilslutte sig henvendelsen.«

Hasle byråds svar af 15. maj d. å. er sålydende:

»Under henvisning til det ærede amtsråds skrivelse af 6. d. m., B.a.r.j.nr.200-1961, hvori det meddeles, at amtsrådets 2 grupper enstemmigt har vedtaget, at der rettes en henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder om snarlig nedsættelse af en kommission angående Bornholms fremtidige trafikale forbindelse med det øvrige land, skal man herved meddele, at sagen var til behandling i Hasle byråds møde den 12. d. m., hvor der i princippet blev givet enstemmig tilslutning til nedsættelsen af en sådan kommission, der omgående må gå i gang med at foretage undersøgelser og træffe foranstaltninger, der hindrer en gentagelse af, at Bornholm under visse forhold kan blive afskåret; fra moderlandet, og således blive genstand for en forskelsbehandling i forhold til det øvrige land, som er i højeste grad urime-

I amtsrådsgruppernes henvendelse til hr. amtmanden blev der nævnt forskellige forhold,

såvel om de forhandlinger, der allerede er blevet ført, som om den fremtidige ordning af den normale forbindelse.

Man vil i første række hertil bemærke, at man med amtsrådet er fuldstændig enig i, at alle forhandlinger om dette for Bornholm så vigtige spørgsmål bør føres med det bredest mulige udsnit af Bornholms befolkning. Nedsættelsen af en eventuel kommission må derfor også ske med dette for øje, og der blev i byrådet givet udtryk for, at købstæderne burde have en større repræsentation, allerhelst at hver købstad kom med, således at lokale særinteresser ikke blev plejet i for høj grad.

Med hensyn til sikring af den fremtidige forbindelse, mente man i byrådet, at den burde og skulle etableres gennem de eksisterende trafikselskaber på Bornholm, »66« og »Østbornholmske«, hvorfor der i allerførste række skulde føres forhandlinger med disse.

I byrådet var man enige om, at man ikke var interesseret i, at der blev etableret nogen statsrute til Bornholm, og man var af den forvisning, at de lokale selskaber med muligheden for oprettelsen af en sådan rute for øje, nu selv var indstillet på at foretage dispositioner, der bevirkede, at de i fremtiden ikke ville blive berørt af en arbejdskonflikt.

Man mente fra byrådets side, at man også havde krav på, at sådanne dispositioner blev foretaget, da selskaberne havde pligt til at foretage det yderste for at kunne betjene den samlede bornholmske befolkning.

Fra Hasle byråd bliver der herefter givet den fulde tilslutning til, at sådanne forhandlinger omgående iværksættes, og kan disse kun komme i gang gennem en ministerielt nedsat kommission, må denne nedsættes.«

Af Hasle byråds skrivelse fremgår, at byrådet principielt og enstemmigt har givet tilslutning til nedsættelse af den omhandlede kommission. Angående de øvrige bemærkninger i byrådets skrivelse forekommer det mig, at det dels drejer sig om spørgsmål, som kommissionen netop skal undersøge, dels om spørgsmål, som denne under og efter afslutningen af sine overvejelser skal og bør forhandle såvel med de 2 bornholmske dampskibsselskaber som med udvalget om den bornholmske fugleflugtslinie og egnsudvikling, hvori samtlige kommunalbestyrelser - altså også Hasle byråd - har haft adgang til at deltage i valg af repræsentation, ligesom hvervenerne alle er repræsenteret i udvalget.

Endelig har Neksø byråd under 19. d. m. tilskrevet amtsrådet således:

»Med skrivelse af 6. d. m., B.a.r.j.nr.200-1961, har amtsrådet fremsendt forslag til henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder om snarlig nedsættelse af en kommission til undersøgelse af Bornholms fremtidige trafikale forbindelser.

I denne anledning skal man meddele, at byrådet har vedtaget at tilslutte sig henvendelsen.«

Som i amtsrådets henvendelse udtalt, repræsenterer amtsrådet og de fornævnte byråd  $\frac{3}{4}$  af Bornholms befolkning, og denne må formentlig være en afgørende faktor i denne for den og Bornholm så vigtige sag.

Under henvisning hertil, til de i henvendelsen anførte forhold og motiveringer, samt til at de næste arbejdsforhandlinger formentlig påbegyndes allerede om ca.  $1\frac{1}{2}$  år, skal jeg personlig meget anbefale, at den foreslåede kommission snarest nedsættes.

*P. Chr. v. Stemann.*

Til

ministeriet for offentlige arbejder,  
København K.

Udkast til

## TILLÆGS-OVERENSKOMST

jfr. herved aftalen truffet på Bornholm-udvalgets møde den 15. januar 1962.

Mellem:

A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af  
1866,  
Danmarks Rederiforening,  
Dansk Arbejdsgiverforening,

og:

Sømændenes Forbund i Danmark,  
Søfyrbødernes Forbund i Danmark,  
Landsorganisationen De Samvirkende  
Fagforbund,

er der truffet aftale om følgende tillægs-overenskomst til de mellem Danmarks Rederiforening og respektive Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark oprettede hovedoverenskomster af 4. maj 1961 samt til den sær aftale af maj 1961, der er oprettet mellem A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 og Sømændenes Forbund i Danmark.

§ 1

*Overenskomsternes område og varighed.*

*Stk. 1.* For skibe, der er omfattet af ovennævnte hovedoverenskomster og sær aftale, og som udfører rejser mellem Rønne og København, forbliver de til enhver tid mellem Danmarks Rederiforening og respektive Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark oprettede hovedoverenskomster og ovennævnte sær aftale i kraft, uanset de i fornævnte overenskomster og sær aftale indeholdte bestemmelser om varighed.

*Stk. 2.* Når nye hovedoverenskomster foreligger, bliver disse gældende for de nævnte skibe fra overenskomsternes ikrafttrædelsesdato.

§ 2.

*Kompensationstillice g.*

Når de i § 1 omtalte skibe sejler på ruten Rønne-København i en periode, hvor der i overenskomstforholdet Danmarks Rederiforening og respektive Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark foreligger en lovlig strejke eller lovlig lock-out, ydes der til bådsmand, donkeymand, ma-

troser samt motormænd og fyrbødere med over 5 års tjeneste i A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, som gør tjeneste ombord i sådanne skibe, et særligt kompensationsstillæg på kr. 50 pr. måned eller pro rata.

§ 3.

*Ikrafttræden.*

Denne tillægs-overenskomst træder i kraft den .....

§ 4.

*Fornyelse.*

*Stk. 1.* Bestemmelserne i § 2 samt i sær aftalens pkt. 1-5 kan opsiges med en måneds skriftligt varsel til ophør 3 måneder efter den dato, de til enhver tid gældende hovedoverenskomster udløber. I opsigelsesperioden optages der forhandlinger mellem parterne om eventuelle ændringer. Opnås enighed ikke inden opsigelsesfristens udløb, indbringes de udestående spørgsmål for Overenskomstnævnet — jfr. herved bestemmelserne i I.B. i overenskomsten af 31. oktober 1939 mellem Dansk Arbejdsgiverforening og organisationerne under Landsorganisationen — til endelig afgørelse af de vilkår, hvorunder fornyelse af bestemmelserne i fornævnte § 2 og i pkt. 1-5 i sær aftalen skal finde sted.

*Voldgift.*

*Stk. 2.* Ved behandling i Overenskomstnævnet udpeges 2 af de 3 repræsentanter for hver af hovedorganisationerne af Danmarks Rederiforening, respektive Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund.

*Stk. 3.* Den i stk. 1 og 2 nævnte fremgangsmåde gælder også, såfremt enighed ikke opnås ved de forhandlinger, som er omtalt i sær aftalens pkt. 5.

*Tillægs-overenskomstens varighed.*

Bestemmelserne i §§ 1 og 4 gælder, indtil de med 6 måneders varsel opsiges til en 1. juni, dog tidligst til 1. juni 1973.

Udkast til

**TILLÆGS-OVERENSKOMST**

vedrørende sejladsen på Bornholm, havnearbejde og anden transport i forbindelse hermed.

Mellem

A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af  
1866,

A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab,  
Danmarks Rederiforening,  
Havne- og Købmandssammenslutningen  
m. v.,  
Dansk Arbejdsgiverforening

og

Søfyrbødernes Forbund i Danmark,  
Sømandenes Forbund i Danmark,  
Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder-  
forbund,

Landsorganisationen i Danmark, De  
samvirkende Fagforbund,

er der truffet aftale om følgende tillægsoverenskomst til de mellem ovennævnte parter i forvejen eksisterende overenskomster:

For skibe, der omfattes af ovennævnte overenskomst, og som udfører rejser mellem Bornholm og København, forbliver de for øjeblikket gældende overenskomster og særaftaler i kraft, indtil nye overenskomster oprettes mellem forannævnte parter.

## § 2.

Mellem de ovennævnte parter fastsættes udløbet af de nugældende overenskomster til 1.

juni, og således at fremsendelse af ændringsforslag efter de mellem hovedorganisationerne gældende bestemmelser kan foretages med sigte på opsigelse til en 1. juni.

De pågældende parter er berettiget til på samme måde som i øvrige overenskomstforhold mellem de to hovedorganisationer at varsle og iværksætte konflikter, for så vidt der ikke pr. 1. juni kan opnås enighed mellem parterne; dog afstår begge parter fra iværksættelse af sympatikonflikter.

## § 3.

De ændringer, der pr. 1. marts eller senere dato måtte blive gældende mellem de nævnte organisationer for overenskomstforhold, der udløber pr. 1. marts, overføres forlods midlertidigt til nærværende forhold og fra samme dato, som bestemmelserne træder i kraft for øvrige områder, ligesom de ændringer i overenskomsterne, der aftales pr. 1. juni eller senere dato i nærværende overenskomstforhold, også får virkning fra forudgående 1. marts.

Nærværende tillægsoverenskomst, der træder i kraft fra 1. marts 1963, gælder, indtil den af en af parterne opsiges til udløb en .. <.....

## Bemærkninger

fra arbejdsgiverrepræsentanterne i arbejdsudvalget vedrørende en overenskomstmæssig løsning af opretholdelse af forbindelserne til Bornholm under konfliktsituationer til Landsorganisationens udkast af 13. marts 1962 til tillægsoverenskomst vedrørende sejladsen på Bornholm.

Allerede i udvalgets møde den 13. marts d. å. fremsatte arbejdsgiverrepræsentanterne en række kritiske bemærkninger til det udkast, som Landsorganisationens repræsentant, næstformand Einar Nielsen, havde fremlagt i mødet samme dag til en tillægsoverenskomst vedrørende sejladsen på Bornholm.

Disse indvendinger samlede sig navnlig om følgende punkter:

1. Grundtanken i udkastet som er, at udløbstiden for de gældende overenskomster forskydes fra 1. marts til 1. juni indeholder ingen løsning af den opgave, der ifølge kommissoriet er den primære: at tilvejebringe en overenskomstmæssig ordning, der sikrer trafikens afvikling over de bestående forbindelser også under ekstraordinære forhold. Der er efter forslaget overhovedet ingen indskrænkninger i adgangen til at iværksætte konflikt til en 1. juni. Den eneste indrømmelse der gives er et tilsagn om, at man vil afstå fra at iværksætte sympatikonflikt.
2. Det er arbejdsgiverrepræsentanternes opfattelse, at LO's forslag ikke blot ikke yder sikkerhed for trafikens opretholdelse i en konfliktsituation, jfr. 1, men at forslaget tværtimod vil øge risikoen for konflikt på dette område, hvorved særlig bemærkes, at udløbsdatoen 1. juni er overordentlig uheldig for 66-selskabet, der netop på dette tidspunkt står umiddelbart ved sommertrafikens begyndelse. Arbejdsgiverrepræsentanterne mener, at det er realistisk at forvente et meget stærkt pres på overenskomsten netop

på dette tidspunkt, og er i det hele af den opfattelse, at forskellige udløbstider, ikke mindst for så vidt angår havnearbejdet, med stor sandsynlighed kan forventes at ville skabe uro og vanskeligheder for havnearbejdet.

3. Man må også tage kraftig afstand fra princippet i forslagens § 3, hvorefter de forbedringer, der måtte blive resultatet af ændringerne i de pr. 1. marts udløbende overenskomster, uden videre overføres til forslagens overenskomst med tilbagevirkende kraft fra 1. marts, samtidig med at der som nævnt under 1. opretholdes fuld aktionsadgang for forslagens overenskomst pr. 1. juni og således at de ændringer, der aftales pr. 1. juni eller senere yderligere tillægges tilbagevirkende kraft til den forudgående 1. marts.

Forslaget lider desuden af en række tekniske mangler, således omhandler § 1 efter sin ordlyd kun sejladsen og ikke havnearbejdet. Vi er dog opmærksom på, at man fra LO's side var indstillet på at udforme forslaget teknisk mere fuldkomment, men også på, at arbejderrepræsentanterne i denne forbindelse har givet udtryk for, at principperne i forslaget ikke kan ændres. Sammenfattende må man fra arbejdsgiverside tage klar afstand fra de principper, LO's forslag af 13. 3. bygger på, og må som forslag til en konstruktiv løsning for så vidt angår sejladsen henvise til det udkast til tillægsoverenskomst, som arbejdsgiverrepræsentanterne fremlagde i mødet den 15. februar, og som er dateret 7. februar d. å.

16. november 1962  
W/in

*Anbefalet.*

Dansk Arbejdsgiverforening,  
Vester Voldgade 113,  
København V.

*Vort medlemskab.*

Vi havde håbet, at det nedsatte Bornholmsudvalg kunne enes om at løse spørgsmålet om at sikre opretholdelsen af forbindelsen til Bornholm, men må desværre konstatere, at der ikke synes at være mulighed herfor.

Da vi af hensyn til den herskende stemning her på øen ikke tør løbe nogen risiko for, at en kommende strejke skulle standse vor sejlads mellem Bornholm og det øvrige land, uden at vi på nogen måde har gjort forsøg på at bidrage til en løsning, har vi anset det for rigtigst at udmelde os af Danmarks Rederiforening pr. 31. december 1962.

Vi har taget dette skridt med den største beklagelse og kan selvfølgelig indse, at vor isolerede stilling i givet fald kan blive yderst vanskelig, men vi har ikke ment, der var andet at gøre.

Vort medlemskab af Dansk Arbejdsgiverforening, Bornholms Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Havne- og Købmands-

organisationer i Danmark og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns havn kan tidligst opsiges til ophør den 1. juli 1963, men vi tillader os under de foreliggende omstændigheder herved at anmode om dispensation fra foreningens vedtægter, så vort medlemskab ophører den 1. januar 1963.

Subsidiært anmoder vi om at blive løst fra vort medlemskab pr. 1. juli 1963 og om tilladelse til, at vi ved hovedoverenskomstens udløb pr. 1. marts 1963 forhandler på egne vegne og afslutter særoverenskomster med de pågældende arbejderorganisationer, så vi derved fritages for, at generelle konflikter rammer vort selskab.

Vi tillader os at udtale håbet om, at Arbejdsgiverforeningen vil se med velvillie på vort andragende. Skulle imidlertid Deres stilling til vort andragende mod forventning være negativ, anmoder vi om forinden endelig afgørelse træffes ved mundtlig forhandling at få lejlighed til nærmere at redegøre for de meget tungtvejende grunde, der har dikteret os vort standpunkt.

Med venlig hilsen

Aktieselskabet  
DAMPSKIBSELKABET PAA  
BORNHOLM AF 1866  
*Navn.*

DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

JD/ER

1. december 1962

A/S Dampskibsselskabet paa  
Bornholm af 1866,  
Rønne.

I anbefalet skrivelse af 16. f. m. har selskabet ansøgt om dispensation fra § 55 i Arbejdsgiverforeningens vedtægter, således at det tillades selskabet at udtræde af Arbejdsgiverforeningen og tilsluttede organisationer pr. 1. januar 1963, idet selskabet endvidere subsidiært har anmodet om at blive løst fra medlemsskabet fra 1. juli 1963 og med tilladelse til, at selskabet ved hovedoverenskomstens udløb pr. 1. marts 1963 forhandler på egne vegne og afslutter særøverenskomster med de pågældende arbejderorganisationer, således at selskabet derved fritages for at blive inddraget i en eventuel konfliktsituation.

Selskabets anmodning har været behandlet på vort forretningsudvalgs møde g. d., hvor der blev redegjort for de drøftelser, der har været ført om spørgsmålet, dels i bestyrelsen for Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og dels i det særlige udvalg, bestyrelsen for Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark har nedsat til behandling af sagen, og for hvilket selskabets repræsentanter har haft foretræde.

Under hensyn til de alvorlige konsekvenser, selskabets udmeldelse under en overenskomst-situation kan få, har ingen af de nævnte organisationer set sig i stand til at anbefale det dispensationsandragende, som De, ligeledes ved anbefalet skrivelse af 16. f. m., har fremsendt til Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark. Den nævnte sammenslutning har over for os yderligere gjort opmærksom på, at en udmeldelse pr. 1. januar 1963 ikke alene er stridende mod sammenslutningens vedtægter om udmeldelsestidspunktet,

men også mod vedtægternes bestemmelse om, at ingen udtrædelse kan finde sted, før der er hengået mindst 2 år, efter at der er modtaget understøttelse fra sammenslutningens hjælpefond.

Resultatet af drøftelserne i forretningsudvalget blev herefter, at forretningsudvalget ikke ser sig i stand til at imødekomme hverken Deres anmodning om udmeldelse pr. 1. januar 1963 eller Deres subsidære anmodning om at blive løst fra medlemsskabet pr. 1. juli 1963 med tilladelse til at forhandle på egne vegne ved overenskomsternes udløb pr. 1. marts 1963 og afslutte særøverenskomster med de pågældende arbejderorganisationer.

Såfremt der imidlertid i udvalget til sikring af forbindelserne til Bornholm eller på anden måde kan gennemføres en ordning, hvorefter selskabet friholdes for deltagelse i en eventuel arbejdsconflikt i forbindelse med den forestående overenskomstsituation under forudsætning af, at udløbstidspunktet for selskabets overenskomstmæssige forhold ændres til 1. juli 1963 eller senere, således at selskabet indtil nævnte tidspunkt omfattes af de bestående overenskomster, har Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og vort forretningsudvalg under de foreliggende omstændigheder og i betragtning af betydningen af, at forbindelserne til Bornholm søges sikret, intet at indvende imod en sådan ordning.

P. F. V.  
*Svend Heineke.*

*I Arne Lund.*

## Foreløbig redegørelse

til ministeren for offentlige arbejder vedrørende arbejdet i udvalget af 196I til sikring af forbindelsen til Bornholm.

Udvalget er nedsat i henhold til ministeriet for offentlige arbejders skrivelse af 15. november 196I med følgende kommissorium:

»Det vil være udvalgets opgave at optage forhandling med samtlige interesserede, herunder Aktieselskabet Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, og vedkommende arbejdsgivere og fagorganisationer for om muligt at nå til en overenskomstmæssig ordning, der kan sikre trafikens afvikling over de bestående trafikforbindelser, også under ekstraordinære forhold. Endvidere vil udvalget, såfremt en sådan overenskomstmæssig ordning ikke kan opnås, have at undersøge, om det tilsigtede formål vil kunne opnås gennem oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm, samt i bekræftende fald udarbejde planer for sådanne faste forbindelser.«

Til formand for udvalget er udpeget daværende byretsdommer, nuværende civildommer C. Ove Christensen og i udvalget sidder repræsentanter for generaldirektoratet for statsbanerne, finansministeriet, arbejdsministeriet, arbejdsgiverorganisationerne, arbejderorganisationerne, herunder de lokale organisationer på Bornholm, erhvervslivet på Bornholm, de to bornholmske rederier, Bornholms amtsråd, borgmestrene i Rønne og Neksø samt de to bornholmske folketingsmænd.

På udvalgets første plenarmøde vedtoges det at nedsætte et særligt underudvalg til at undersøge muligheden for at nå til en overenskomst-mæssig ordning, med det formål at sikre trafikens afvikling over de bestående trafikforbindelser. I dette underudvalg var der repræsentanter for de respektive arbejder- og arbejdsgiverorganisationer. I løbet af foråret blev der udarbejdet udkast til overenskomst-mæssige løsninger af henholdsvis Dansk Arbejdsgiverforening og Landsorganisationen i Danmark.

Arbejdsgiverforeningens udkast til tillægs-overenskomst til Rederiforeningens overenskomst for Bornholmssejladens, som kun om-

fatter sømænd og søfyrbødere, bygger på følgende principper:

- 1) Aktionsretten opgives.
- 2) Overenskomsten forbliver i kraft for så vidt angår Bornholm ,uanset opsigelse af Rederiforeningens øvrige overenskomster.
- 3) Nye overenskomster bliver med hensyn til de såkaldte *generelle spørgsmål* gældende for Bornholmssejladens fra deres ikrafttrædelsesdato.
- 4) Der kan herefter ske opsigelse med hensyn til de såkaldte *specielle spørgsmål*, og hvis enighed herom ikke kan opnås ved forhandling, afgøres de *endeligt* af *overenskomst-nævnet*.
- 5) Der gives et kompensationslæg på 50 kr. månedligt eller forholdsvis nedsat for at sejle under lovlige arbejdsstandsnings.
- 6) Ordningens varighed skal være på mindst 10 år.

Fra arbejderside gav man straks udtryk for, at man ikke kunne godkende det pågældende udkast, og der udarbejdedes derefter udkast til en tillægsoverenskomst af Landsorganisationen på grundlag af følgende principper:

- 1) Aktionsretten bevares, dog at begge parter giver afkald på sympatiaktioner.
- 2) Overenskomsternes udløbsstermin forskydes til 1. juni for så vidt angår Bornholmstrafikken.
- 3) Til dette tidspunkt kan hele overenskomsten opsiges, og uoverensstemmelser om såvel »generelle« som »specielle« spørgsmål danne grundlag for arbejdsstandsnings.
- 4) Alle ændringer i Arbejdsgiverforeningens overenskomster får virkning fra 1. marts for Bornholmssejladens vedkommende, og de ændringer, der vedtages under de specielle Bornholmsforhandlinger, får også *tilbagevirkende kraft* fra 1. marts.
- 5) Ordningen skal gælde såvel *sejladens* som *havne- og transportarbejde*.



Fra arbejdsgiverside tog man klart afstand fra de principper som Landsorganisationens forslag byggede på, idet man navnlig pegede på

- 1) at der overhovedet *ikke* - bortset fra sympatiaktioner — *sker indskrænkninger* i adgangen til at iværksætte kampskridt,
- 2) at en forskydning af udløbsterminen til den 1. juni under de givne omstændigheder kun betyder, at man i stedet for én får to konfliktsituationer, og
- 3) at samtlige ændringer og forbedringer får tilbagevirkende kraft til den 1. marts, uanset hvorledes de kommer til eksistens.

Fra arbejderside blev herefter på ny givet udtryk for en klar afstandtagen fra arbejdsgiverens forslag, idet man i enhver henseende fastholdt principperne i Landsorganisationens forslag.

Da parterne kun kunne enes om at give afkald på sympatiaktionsretten, forelå der ikke på daværende tidspunkt praktisk mulighed for at udarbejde et compromis-udkast, som havde en rimelig chance for at få tilslutning fra begge parter.

Arbejdet i underudvalget indstilledes derfor midlertidigt i april måned, og man gik i stedet over til at undersøge mulighederne for at riå det tilsigtede formål gennem oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm, og til undersøgelse af dette spørgsmål nedsattes et særligt trafikunderudvalg, bestående navnlig af de bornholmske repræsentanter i udvalget.

Inden det pågældende underudvalg kom igang med sine undersøgelser, var der imidlertid uafhængigt af nærværende udvalgs arbejde blevet stiftet et nyt selskab »Bornholmsfærgen af 1962« A/S med det formål at foretage regelmæssig besejling af Bornholm i konkurrence med de bestående selskaber, navnlig A/S »Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866«. Det pågældende nye selskab, der har en planlagt aktiekapital på 4 mill. kr., som næsten er fuldttegnet, har foreløbigt kontraheret om bygning af et skib i udlandet til indsættelse i sejladsen ca. 1. august 1963. For såvidt angår selskabets organisationsmæssige forhold, er det over for udvalget oplyst, at selskabet uden om arbejdsgiverorganisationerne har haft drøftelser med repræsentanter for Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund med henblik på indgåelse af de fornødne overenskomster til sikring af selskabets sejlads, men foreløbig synes

disse drøftelser dog kun at have været af rent orienterende karakter, og noget bindende tilsagn om en særordning er ikke givet af de pågældende organisationer.

Foranlediget heraf samt under hensyn til, at 66-selskabet havde under overvejelse at udmelde sig af Rederiforeningen, besluttede man den 27. august 1962 at genoptage arbejdet i underudvalget angående overenskomstspørgsmålet til undersøgelse af de overenskomstmæssige problemer i forbindelse med 66-selskabet og det nystiftede selskab.

66-selskabet har hidtil været medlem af Dansk Arbejdsgiverforening, Danmarks Rederiforening, Bornholms Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns havn.

For så vidt angår Rederiforeningen, er udmeldelsesfristen 3 måneder til en 1. januar og med hensyn til de andre organisationer 6 måneder til en 1. juli.

På underudvalgets møde den 15. oktober 1962 oplyste 66-selskabet, at det af hensyn til konkurrencen med det nystiftede selskab havde besluttet at udtræde af Rederiforeningen til den 1. januar 1963 med det ovenfor angivne varsel, idet det næppe kunne forventes, at Rederiforeningen ville gå med til, at der fastsattes en særlig forskudt udløbstermin for Bornholms-trafikken, der ville kunne sikre dennes normale afvikling til enhver tid, hvorved bemærkes, at formanden for Søfyrbødernes Forbund syntes at være villig til at acceptere den 1. oktober som skæringsdato for en særoverenskomst vedrørende Bornholmstrafikken.

Der tilbagestod imidlertid fremdeles et væsentligt problem med hensyn til udførelsen af havnearbejdet i Rønne og København, og på et orienterende møde mellem de direkte implicerede overenskomstparter den 5. november 1962 til undersøgelse af mulighederne for at nå til en ordning, således at 66-selskabet fremdeles forblev som medlem af Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns havn, var organisationerne enige om, at der ikke på nuværende tidspunkt burde optages særforhandlinger vedrørende lossearbejdet i havnene, for så vidt angik Bornholms-sejladsen, men at man måtte vente til de almindelige overenskomstforhandlinger var kommet i gang og i forbindelse hermed se, om parterne kunne blive enige.

På udvalgets seneste plenarmøde den 19. november meddelte 66-selskabet imidlertid, at det for i videst muligt omfang at søge at bidrage til en løsning har anset det for rigtigst at udmelde sig af Dansk Arbejdsgiverforening, Bornholms Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns havn, om muligt med virkning fra den 1. januar 1963, og hvis de fornødne dispensationer hertil ikke kan opnås — da udmeldelsesfristen er 6 måneder til en 1. juli - da til den 1. juli 1963, men således at selskabet selv forhandler og afslutter de fornødne særoverenskomster ved hovedoverenskomstens udløb den 1. marts 1963. Selskabet har i forbindelse hermed givet udtryk for, at det forudsætter, at det får en fair behandling fra arbejderorganisationernes side, og at de pågældende særoverenskomster gøres identiske med eller lægges nær op ad hovedoverenskomsterne.

Dampskibsselskabets dispensationsandragende er nu blevet afslået af Dansk Arbejdsgiverforening, der i en skrivelse af 1. december 1962 til selskabet har meddelt følgende:

»Selskabets anmodning har været behandlet på vort forretningsudvalgs møde g. d., hvor der blev redegjort for de drøftelser, der har været ført om spørgsmålet, dels i bestyrelsen for Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns havn og dels i det særlige udvalg, bestyrelsen for Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark har nedsat til behandling af sagen, og for hvilket selskabets repræsentanter har haft foretræde.

Under hensyn til de alvorlige konsekvenser, selskabets udmeldelse under en overenskomst-situationer kan få, har ingen af de nævnte organisationer set sig i stand til at anbefale det dispensationsandragende, som De, ligeledes ved anbefalet skrivelse af 16. f. m., har fremsendt til Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark. Den nævnte sammenslutning har over for os yderligere gjort opmærksom på, at en udmeldelse pr. 1. januar 1963 ikke alene er stridende mod sammenslutningens vedtægter om udmeldesestidspunktet, men også mod vedtægternes bestemmelse om, at ingen udtrædelse kan finde sted, før der er hengået mindst 2 år, efter at der er modtaget understøttelse fra sammenslutningens hjælpefond.

Resultatet af drøftelserne i forretningsudvalget blev herefter, at forretningsudvalget ikke

ser sig i stand til at imødekomme hverken Deres anmodning om udmeldelse pr. 1. januar 1963 eller Deres subsidære anmodning om at blive løst fra medlemskabet pr. 1. juli 1963 med tilladelse til at forhandle på egne vegne ved overenskomsternes udløb pr. 1. marts 1963 og afslutte særoverenskomster med de pågældende arbejderorganisationer.

Såfremt der imidlertid i udvalget til sikring af forbindelserne til Bornholm eller på anden måde kan gennemføres en ordning, hvorefter selskabet friholdes for deltagelse i en eventuel arbejdskonflikt i forbindelse med den forestående overenskomstsituation under forudsætning af, at udløbstidspunktet for selskabets overenskomstmæssige forhold ændres til 1. juli 1963 eller senere, således at selskabet indtil nævnte tidspunkt omfattes af de bestående overenskomster, har Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og vort forretningsudvalg under de foreliggende omstændigheder og i betragtning af betydningen af, at forbindelserne til Bornholm søges sikret, intet at indvende imod en sådan ordning.«

Situationen er herefter den, at 66-selskabet efter de nugældende overenskomsters udløb pr. 1. marts 1963 på egen hånd vil kunne afslutte særoverenskomster med mandskabs- og officersorganisationerne, men vil være afskåret fra - på grund af det indtil 1. juli 1963 eksisterende medlemsskab af Havnesammenslutningen — at slutte særoverenskomster om havnearbejde i København og på Bornholm. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at formanden for Sømændenes Forbund under udvalgsforhandlingerne har tilkendegivet, at man - uanset selskabet ikke til den tid er medlem af Danmarks Rederiforening - vil iværksætte sympatiaktion, såfremt selskabet qua medlem af Havnesammenslutningen rammes af en havnearbejderkonflikt.

I forbindelse med spørgsmålet om etablering af eventuelle nye faste forbindelser til Bornholm har generaldirektoratet for statsbanernes repræsentant i udvalget, generaldirektør P. E. N. Skov gentagne gange fremhævet de vanskeligheder, der frembød sig i foråret 1961, da statsbanefærgen »Freia« under konfliktsituationen blev indsat i trafikken til Bornholm, samt peget på, at der næppe i den normale ruteforbindelse til Bornholm synes at være basis for et særligt statsrederi ud over de allerede eksisterende rederier, herunder »Bornholmsfærgen af 1962« A/S, idet gods- og passager-

trafikken — bortset fra en konfliktsituation - formentlig fortrinsvis må forventes at ville blive afviklet ved brug af de allerede eksisterende private selskaber. Såfremt, der måtte blive tale om, at staten skal garantere trafikken til Born-

holm, bør det efter statsbanernes opfattelse ske ved statsovertagelse af et bestående selskab eller udstedelse af særlig statskoncession, der kan sikre opretholdelsen af trafikken til Bornholm også under konfliktsituationer.

## Overenskomst

vedrørende sejlads på Bornholm og havnearbejde i forbindelse hermed.

Mellem

A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866

og

Søfyrbødernes Forbund i Danmark,  
Sømændenes Forbund i Danmark,  
Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder  
Forbund og dets respektive afdelinger, her-  
under Havnearbejdernes Fællesforbund,

og

L. O. i Danmark  
er der truffet aftale om følgende overenskomst.

### § 1.

Mellem de ovennævnte parter fastsættes udløbet af de nugældende overenskomster til 1. juli 1963. Fremsendelse af ændringsforslag foretages efter regler svarende til de mellem hovedorganisationerne gældende bestemmelser med sigte på opsigelse til en 1. juli.

De pågældende parter er berettiget til på samme måde som i overenskomstforhold mellem de to hovedorganisationer at varsle og iværksætte konflikter, for så vidt der ikke pr. 1. juli kan opnås enighed mellem parterne; dog afstår begge parter fra iværksættelse af sympatikonflikter.

De ændringer, der pr. 1. marts eller senere dato måtte blive gældende mellem Danmarks Rederiforening og Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer på den ene side og Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark og DASF på den

anden side for overenskomstforhold, der udløber pr. 1. marts, overføres til nærværende overenskomstforhold med virkning fra 1. marts.

De ændringer i overenskomsterne, der aftales pr. 1. juli eller en senere dato i nærværende overenskomstforhold, får også virkning fra forudgående 1. marts.

Nærværende overenskomst gælder, indtil den af en af parterne opsiges med 3 måneders varsel til en 1. juli, dog tidligst den 1. juli, der følger efter opsigelsen af de overenskomster, som er omtalt i § 2, stk. 1.

København, den 15. december 1962.

A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866.  
sign. *E. J. WoldikeNielsen.*

Søfyrbødernes Forbund i Danmark.  
sign. *Ejnar Bertelsen.*

Sømændenes Forbund i Danmark.  
sign. *Sv. From-Andersen.*

Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder  
Forbund.  
sign. *Ernst Borg.*

Havnearbejdernes Fællesforbund.  
sign. *Chr. Christensen.*

Landsorganisationen i Danmark.  
sign. *Einar Nielsen.*

## Overenskomst vedrørende sejlads på Bornholm.

Mellem

A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af  
1866

og

Danmarks Skibsførerforening,  
Dansk Styrmands forening og  
Maskinmestrenes forening  
er der truffet aftale om følgende overenskomst.

§ 1.

Mellem de ovennævnte parter fastsættes udløbet af de nugældende overenskomster til 1. juli 1963. Fremsendelse af ændringsforslag foretages efter regler svarende til de mellem hovedorganisationerne gældende bestemmelser med sigte på opsigelse til en 1. juli.

De pågældende parter er berettiget til på samme måde som i overenskomstforhold mellem de to hovedorganisationer at varsle og iværksætte konflikter, for så vidt der ikke pr. 1. juli kan opnås enighed mellem parterne; dog afstår begge parter fra iværksættelse af sympatikonflikter.

s 2 •

De ændringer, der pr. 1. april eller senere dato måtte blive gældende mellem Danmarks Rederiforening på den ene side og Danmarks Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening

og Maskinmestrenes forening på den anden side for overenskomstforhold, der udløber pr. 1. april, overføres til nærværende overenskomstforhold med virkning fra 1. april.

De ændringer i overenskomsterne, der aftales pr. 1. juli eller en senere dato i nærværende overenskomstforhold, får også virkning fra forudgående 1. april.

Nærværende overenskomst<sup>§ 3</sup> gælder, indtil den af en af parterne opsiges med 1 måneds varsel til en 1. juli, dog tidligst den 1. juli, der følger efter opsigelsen af de overenskomster, som er omtalt i § 2, stk. 1.

Rønne, den 28. december 1962.

A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af  
1866.

*E. f. Wøldike Nielsen.*

Danmarks Skibsførerforening.  
*H. Kastrup Olsen.*

Dansk Styrmandsforening.  
*F. Koed.*

Maskinmestrenes forening.  
*Navn.*

## Overenskomst vedrørende sejlads på Bornholm.

Mellem

A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

og

Dansk Sø-Restaurations-Forening er der truffet aftale om følgende overenskomst.

Mellem de ovennævnte parter fastsættes udløbet af de nugældende overenskomster til 1. juli 1963. Fremsendelse af ændringsforslag foretages efter regler svarende til de mellem hovedorganisationerne gældende bestemmelser med sigte på opsigelse til en 1. juli.

De pågældende parter er berettiget til på samme måde som i overenskomstforhold mellem de to hovedorganisationer at varsle og iværksætte konflikter, for så vidt der ikke pr. 1. juli kan opnås enighed mellem parterne; dog afstår begge parter fra iværksættelse af sympatikonflikter.

De ændringer, der pr. 1. april eller senere dato måtte blive gældende mellem Danmarks

Rederiforening på den ene side og Dansk Sø-Restaurations-Forening på den anden side for overenskomstforhold, der udløber pr. 1. april, overføres til nærværende overenskomstforhold med virkning fra 1. april.

De ændringer i overenskomsterne, der aftales pr. 1. juli eller en senere dato i nærværende overenskomstforhold, får også virkning fra forudgående 1. april.

### § 3.

Nærværende overenskomst gælder, indtil den af en af parterne opsiges med 3 måneders varsel til en 1. juli, dog tidligst den 1. juli, der følger efter opsigelsen af de overenskomster, som er omtalt i § 2, stk. 1.

Rønne, den 29. december 1962.

A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.

*E. J. Wøldike Nielsen.*

Dansk Sø-Restaurations-Forening.  
*Eiler Pedersen.*

DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

Herluf Trollesgade 5  
København K.

Den 5. januar 1963

Til formanden for »Udvalget af 1961 til sikring af forbindelsen til Bornholm«, hr. civildommer C. Ove Christensen.

Til samtlige medlemmer af udvalget.

Forholdet mellem Aktieselskabet Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 og Dansk Sø-Restauration Forening.

Hr. formand

D'herrer udvalgsmedlemmer.

Efter det tirsdag den 11. december 1962 i København sidst afholdte møde i det af ministeriet nedsatte udvalg var det efter vor mening den almindelige opfattelse, at samtlige interesserede parter nu havde ydet så vigtige bidrag til løsningen af den stillede opgave, så det måtte betragtes som givet, at der var skabt ro om sejladsen mellem Bornholm og det øvrige land, hvorefter den skulle kunne opretholdes i fuldt omfang, også selvom der skulle udbryde almindelig landsomfattende konflikt på transportområdet.

Denne almene opfattelse har desværre vist sig at være fejlagtig, hvorfor vor forening skal tillade sig at informere formanden og udvalgets medlemmer om den seneste udvikling, der har været som følger:

Umiddelbart efter udvalgets sidste møde henvendte *hr. direktør J. Wøldike Nielsen* sig på vegne af »D.B. af 1866« sig til hovmestrene i selskabets skibe og indkaldte dem til møde på selskabets hovedkontor i Rønne. Da skibene jo er i Rønne på forskellige tidspunkter, afholdtes der ialt to møder med hovmestrene.

Det bemærkes, at samtlige de i selskabet ansatte hovmestre er medlemmer af vor forening, og at deres løn- og arbejdsvilkår er aftalt gennem vor forenings kollektive overenskomst med Danmarks Rederiforening og særoverenskomst mellem selskabet og vor forening.

På møderne meddelte *hr. direktør J. Wøldike Nielsen*, at selskabets restaurationer i skibene under eet havde givet et samlet underskud i sidste regnskabsår på ca. 170.000 kr.-200.000 kr.

Direktøren meddelte samtidigt hovmestrene, at de var opsagt fra deres stillinger til fratrædelse 1. april 1963.

Direktøren meddelte videre, at selskabet dog ønskede at bevare samarbejdet med samtlige hovmestre på den betingelse, at disse fremsatte tilbud om at overtage restaurationsholdet i forpagtning.

Den 30. december modtog hovmestrene en enslydende skrivelse fra selskabet om opsigelsen og »tilbudet« om forpagtningsmuligheder. En afskrift af skrivelsen vedlægges til underretning.

Umiddelbart efter årsskiftet er der fra selskabet givet de enkelte skibsledelser ordre til at opsiges samtlige medlemmer af vor forening til fratrædelse pr. 1. april 1963. Opsigelserne skal afgives i henhold til de for de enkelte kategorier gældende opsigelsesfrister.

Det skal bemærkes, at samtlige hovmestre, kokke, unggokke, koksmather, smørrebrødsjomfruer, pantryjomfruer, cafeteria jomfruer og kasserersker i selskabets skibe er medlemmer af vor forening og har deres ansættelsesforhold ordnet gennem ovennævnte kollektive overenskomster.

Udvalgets formand og medlemmer vil af denne redegørelse kunne forstå, at selskabets dispositioner overfor restaurationsbesætningerne *ikke* vil bevirke, at roen opretholdes i skibene tilhørende »D.B. af 1866«, men tværtimod vil kunne bevirke, at udvalgets arbejde bliver aldeles resultatløst.

Dansk Sø-Restauration Forening skal derfor indtrængende anmode formanden om snarest muligt at bringe ovenforskioldrede forhold til behandling i et nyt plenarmøde i udvalget med det formål at tilvejebringe den endelige løsning af den opgave, udvalget er blevet pålagt af ministeriet.

Med højagtelse  
For Dansk Sø-Restauration Forening  
*Eiler Pedersen*  
Formand og forretningsfører.

h

C. OVE CHRISTENSEN

Civildommer  
Østerbrogade 95  
København 0  
Tria 3219

Den 12. januar 1963

*Dansk Sø-Restaurations Forening,  
Herluf Trolles gade 5, K.*

I anledning af foreningens skrivelse af 5. januar 1963 til medlemmerne af »Udvalget af 1961 til sikring af forbindelsen til Bornholm« skal jeg meddele, at jeg, i anledning af A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 har opsagt de i selskabets skibe beskæftigede hovmestre til fratræden den 1. april d. å., ikke finder, at der er grundlag for at indkalde udvalget til plenarmøde. Uoverensstemmelse mellem foreningen og selskabet som følge af det passerede må efter min formening anses for at være en retskonflikt, som eventuelt må finde sin afgørelse ad voldgiftsretslig vej. Det falder uden for udvalgets kompetence at tage stilling i en sådan konflikt.

Efter at jeg ad anden vej er blevet bekendt med, at der mellem Dampskibsselskabet af 1866 p. d. e. s. og Danmarks Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening og Maskinmestrenes forening p. d. a. s. den 28. dec. 1962 er afsluttet en koll. overenskomst svarende til den, der den 15. dec. 62 blev sluttet mellem selskabet og LO's organisationer, har jeg omgående indtrængende henstillet til dir. *Wøldike Nielsen*, at selskabet slutter en lignende aftale med Dansk Sø-Restaurations Forening, og direktøren har lovet at forelægge spørgsmålet for selskabets bestyrelse.

Med venlig hilsen

*C. Ove Christensen.*



AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
1866  
Hovedkontoret

Rønne, den 7. februar 1963  
W/JH

*Dansk Sø-Restaurations-Forening,  
Herluf Trollesgade 3,  
København K.*

I henhold til Deres i brev af 9. ds. fremsatte anmodning meddeler vi Dem herved, at de af os til vort restaurations- og køkkenpersonale i december 1962 afgivne opsigelser, der nu er trukket tilbage, udelukkende blev afgivet som led i en påtænkt omlægning af vor restaurationsdrift.

Det må anses for indlysende, at ligegyldigt under hvilken form vore restaurationer fremtidigt vil blive drevet, så vil der altid blive brug for restaurations- og køkkenpersonale, hvorfor de af os afgivne og tilbagetrukne opsigelser må betragtes som en ren og skær formalitet.

Når De imidlertid så kraftigt er gået ind for, at driftsformen for vore restaurationer ikke bør ændres i den tid, vore nu løbende overenskomster er i kraft + de tre måneder, hvormed de under forhandlingerne i Bornholms-udvalget blev forlænget, så tiltræder vi dette standpunkt, selv om vi ikke med vor bedste vilie kan forstå det.

Dette betyder, at vi over for Dem herved bekræfter, at driftsformen for vore restaurationer ikke vil blive ændret i hvert fald på denne side 1. juli 1963, hvorfor der heller ingen ændringer vil ske med hensyn til restaurations- og køkkenpersonalets forhold.

Med venlig hilsen  
Aktieselskabet

*Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866*  
Navn.

ALLINGE-SANDVIG KOMMUNE

## Referat

af orienteringsmøde afholdt 30. april 1962 på rådhuset i Allinge.

I mødet deltog som gæster: amtmand N. Elkær-Hansen, amtsrådsmedlem, sognerådsformand Hans Svendsen, Nyker, amtsrådsmedlem Aksel Jensen, Ibsker, og de to bornholmske folketingsmænd redaktør Larsen-Bjerre og gård ejer K. Kofoed.

Fra Allinge-Sandvig kommune deltog: borgmester Aksel Jensen, arbejdsmand Vilh. Kure og læge Knud Hoffmann (kasse- og regnskabsudvalget) samt kæmner Verner Konradsen og direktør Aage Kofoed.

Borgmesteren bød gæsterne velkommen og takkede, fordi man ville spille kostbar tid ved at høre på vore problemer. Borgmesteren begrundede invitationen med, at man herfra Allinge-Sandvig gerne ville have lejlighed til overfor de folkevalgte, neutrale medlemmer af det nedsatte udvalg til sikring af trafikken til Bornholm at klargøre vore synspunkter inden det den 14. maj 1962 berammede møde, hvor man eventuelt kan blive nødsaget til at overveje andre muligheder end den indtil nu etablerede trafik til Bornholm.

Efter vor mening vil den rette løsning være at etablere en fast forbindelse, som kan tage trafikken over Sverige, når Øresundsbroen til sin tid kommer.

Når broen er en realitet, vil der ske en revolution med trafikken til Bornholm, idet tidens krav er, at biler skal køre så meget som muligt og sejle så lidt som muligt. Men allerede i dag er Øresundsbroen faktisk en realitet. — De mange skibsruter giver en så hyppig forbindelse over Øresund, at man allerede nu bør tage skyldigt og fremsynet hensyn hertil.

Andre steder i landet afkortes søruterne mest muligt i takt med trafikudviklingen. Det er jo sådan, at billigere færgemateriel på en kort rute kan indsættes efter behov. Og det er nøjagtigt det forhold, som gør sig gældende her. — Derfor mener vi, at ruten bør være her, hvor der kun er 24 sømil imellem Bornholm og nærmeste svenske havn. Ystad-Rønne har en distance

på 37 sømil, og Simrishamn-Rønne det samme, medens København-Rønne er 96 sømil.

Der er skrevet ikke så lidt om trafikforholdene til Bornholm, og vi har en stor mængde avis- og tidsskriftudklip til rådighed, men i denne forbindelse må jeg nævne, at de bornholmske blade har været ret forbeholdne i forhold til andre blade, hvad man selvfølgelig må forstå - man er vel her nødsaget til at tage et vist lokalt hensyn. I andre dele af landet har vort problem ikke virket så afskrækkende, fordi man der sammenligner med de investeringer, der foretages andre steder.

Med hensyn til trafikinvesteringer føler jeg trang til at nævne, at der ikke til Bornholm er ydet nær så stor en indsats fra statens side som til andre landsdele. — Bornholmerne har stadig måttet affinde sig med, at de den største del af året kun har een daglig skibsforbindelse til det øvrige land.

Hvis man sammenligner med andre steder i landet, så er erfaringen den, at når amt og kommune går til regeringen, og når man er energisk nok — selvfølgelig underforstået, at ens problem er rigtigt belyst og løsningen er rigtig - så klarer alt sig. — Og skal der laves noget nu, så må Bornholm stå fælles om opgaven, idet vi må prøve her at opnå de samme rettigheder, som man har i det øvrige land. — Derfor bør en rute placeres på det bedste og mest fordelagtige sted, og vi beder derfor udvalgets medlemmer tage det ind under overvejelserne, for så vidt der ikke opnås en klaring af bornholmstrafikken, og endvidere mener jeg, at det også - selv om der skulle blive truffet en for tiden måske acceptabel løsning - vil være en naturlig opgave at klare spørgsmålet rigtigt nu.

Samkvemmet med Sverige vil samtidig blive udbygget, man kan få træ leveret hertil, og man kan eksportere en del til Sverige, eksempelvis fiskeaffald. Den nuværende transport af fiskeaffald til Sverige er nok til, at der hver dag skal nogle biler af sted, og der vil ikke blive

nogen omladning, bilen kan køre fra leveringsstedet og direkte til modtager uden ventetid nogle steder, og som sagt uden omladning - der både tager tid og dermed penge, og som endvidere er til gene - og hvis denne transportmulighed var en kendsgerning i dag, ville der straks komme gang i lastbiltrafikken. Man ser, hvor stærkt den udnyttes andre steder.

Og så er der en ting, som man sjældent hører om, eller som der ingen steder reklamerer med, og det er, at to personer ved at benytte ruten Simrishamn-Allinge faktisk kan have deres vogn gratis med, når man sammenligner med prisen Rønne-København, og at 4 personer - udover at de får deres vogn gratis med - tjener ca. 140 kr. ved at tage denne vej. - Og skulle vognen have været med på overfarten København-Rønne og retur ville forskellen være 200 kr. i den korteste rutes favør.

De nævnte differencer kan illustreres ved en aktuel sammenligning, som fandt sted, da to personer rejste til Bornholm den 28. juli 1961. De havde billetter til ruten København-Rønne, men besluttede at køre over Sverige, idet de ville have deres vogn med, og den kunne de ikke få med over Rønne:

#### *København-Rønne og retur*

4 etmandskamre å 37,- . . . . . 148,00 kr.  
2 busbilletter Rønne-Allinge. . . . . 13,80 kr.  
161,80 kr.

(INGEN BIL MED)

#### *København-Dragør-Limbamn-Simrishamn-Allinge og retur*

2 personbilletter Dragør-Limbamn og retur. . . . . 8,00 kr.  
1 personvogn Dragør-L. retur ... 21,00 kr.  
2 personer Simrishamn-Allinge retur å 20,- . . . . . 40,00 kr.  
1 personvogn Simr.-All. retur ... 50,00 kr.  
Benzinforbrug. . . . . 15,00 kr.  
134,00 kr.

For disse to personer var i dette tilfælde tjent 27,80 kr. ved at sejle den korteste vej, og det endskønt bilen ikke i eksemplet er med over København-Rønne eller retur. Desuden havde man tjent fordelen ved at have bilen til rådighed under opholdet på Bornholm.

Såfremt 4 personer var rejst til Bornholm og retur samme dag, ser billedet således ud:

#### *København-Rønne og retur*

Her er udgiften nøjagtig den dobbelte af det foran anførte, nemlig det dobbelte antal billetter og ingen biludflugter. 2 X 161,80 = 323,60 kr.

(INGEN BIL MED)

#### *København-Dragør-Limbamn-Simrishamn-Allinge og retur*

Bilen og de 2 personer koster det samme som foran anført . . . . . 134,00 kr.  
hertil yderligere 2 personbilletter Dragør-Limbamn og retur 2 X 4,- = . . . . . 8,00 kr.  
og 2 personbilletter Allinge-Simrishamn og retur 2 X 20,- . . . . . 40,00 kr.  
182,00 kr.

Der er altså her en difference på 141,60 kr., og stadig er der ingen bil med over København-Rønne.

Hvis man tillægger udgiften for at have bil med over København-Rønne, f.eks. 45,00 kr. hver vej (for samme biltype som ovennævnte) og fradrager de da tjente busbilletter, 27,60 kr., vil der blive en difference på 200 kr. i den korte sejlroutes favør.

Det var passagerer og personbiler, og der kan ikke være tvivl om, hvilken rejsemåde der er billigst og hurtigst. Med hensyn til varetransport er der jo en del, som mener, at denne bliver alt for dyr over Sverige, idet der skal betales vareafgift 4 gange, men der er jo allerede i dag pålagt vareafgift 2 gange — i København og i Rønne — og i forbindelse med denne større vareafgift må absolut nævnes, at man sparer enhver form for omladning fra bil til båd og fra båd til bil og fra bil til tog o.s.v.; ligeledes sparer man ventetiden ved disse omladninger, og da ventetiden ofte er temmelig lang begge steder, så tror jeg, at det for omfattende varegrupper bliver billigere denne vej.

Hvis man ser på de bornholmske afstande, så ligger Klemensker i midten - og har altså faktisk lige langt —, de andre byer har omtrent samme afstand til Rønne som hertil. Det er vel faktisk kun Hasle, der har lidt kortere til Rønne end hertil, og afstandene vil altså ikke forandre forholdene væsentligt for andre parter end netop Rønne, som jo i dag har hele fordelen.

Det hele ser altså ikke så sort ud, som det har været skitseret, og man burde derfor have

drøftet forholdet i egnsudviklingsudvalget, men hele den forestilling bestod jo faktisk i modsigelser. - De bestræbelser, der i starten blev gjort for en egnsudvikling på Bornholm, var forgæves, og da egnsudviklingsudvalget endelig blev nedsat, måtte man benytte mange timer til diskussion om småting, medens der ikke blev talt om eller foretaget noget reelt for en forbedring af egnsudviklingen på Bornholm, for trods de mange resolutioner, der af sammenslutninger m.v. var sendt til ministeriet for offentlige arbejder om nedsættelse af en trafikkyndig kommission eller et udvalg til behandling af bornholmske forhold, viste det sig under afstemningen den 2. maj 1961 - selv om det endda var under strejken — at man ikke ville stemme for en henvendelse til regeringen på nævnte tidspunkt til trods for, 1) at der forud var gjort opmærksom på resolutionerne, 2) at disses indhold blev oplæst og endelig 3), at det blev oplyst, at afstemningen ville blive offentligtgjort.

Først på de to amtsrådsgruppers initiativ og med støtte af de 5 små købstæder blev udvalget endelig nedsat.

Når vi her i Allinge-Sandvig kommer ind på det problem, at egnsudviklingen bedst kan løses ved en forbedring af trafikforholdene, sådan at man på Bornholm bliver ligestillet med andre danske borgere, så er det ikke fordi vi bor her — for det kan vi ikke gøre for — men det er fordi vi mener, at den korteste rute er den bedste, mest økonomiske og mest tillokkende rute. Den vil gøre de unge mennesker — som i dag i stort tal flytter over til det øvrige Danmark — mindre bange for at blive her, give dem bedre levevilkår og større mulighed for uddannelse og erhverv, ligesom vore landsmændovre vil få lettere og hyppigere adgang til at besøge Bornholm — og vi må vel have lov at fremhæve, at den smukke natur lokker mange herover. Turismen har uvurderlig betydning for os.

Den korteste rute er *her*, men desværre er den eneste mulighed for en tilfredsstillende løsning, at vi skal have en større havn. - Jeg kan nævne, at vi herfra har besøgt trafikminister Lindberg. Borgmester Alfred Pedersen og jeg havde en konference med ministeren, medens havnelovkommissionens underudvalg vedrørende de bornholmske fiskerihavne var i arbejde, og dengang udtalte trafikministeren, at vort problem var en fællesopgave for Bornholm, hvorefter jeg var så fri at nævne at  $\frac{3}{4}$  af Bornholms indbyggere efter min formening vil-

le gå ind herfor, og det er jo faktisk det, der er sket nu, da regeringen fik amtsrådets og de mindre købstæders henvendelse. Hvordan det videre er gået i udvalget efter denne henvendelse, har jeg ikke kunnet følge fuldt ud.

Det er min opfattelse, at investeringen ved etableringen af en større havn her vil borteliminere i løbet af ca. 15 år, og der vil så være mulighed for en nedsættelse af billetpriserne, medens man, som det foregår i dag — hvor man køber en ny, stor og meget dyr båd København—Rønne —må lægge på priserne hver gang. Fordelen ved ruten her er især, at en mindre færge kan indsættes efter behov.

Skal der etableres noget her, skal der laves en havn — man kan vel sige først en færgehavn, men den har også overmåde stor egnsudviklingsmæssig betydning. Vi har masser af sten her, og stenene ligger lige for døren, hvilket vil sige, at der er pres på for at udske dem her, idet en transport fra stenværkerne til fjernere havne vil fordyre materialet betydeligt, og dermed gøre det umuligt for de lokale stenværksejere at klare sig i konkurrencen. Men udvides havneforholdene, kan stenproducenterne fortsætte deres virksomhed og udvide eksporten, ligesom der samtidig er en mulighed for endnu en stor virksomhed — som det tidligere er nævnt overfor amtmand P. Chr. von Steermann og overfor amtsvej inspektør Milner - nemlig et knuseværk.

Jeg vil tillade mig at nævne lidt mere om de fordele, der ville være ved at vælge den korteste rute, og her er det jo underforstået, at - efter vor opfattelse - skal der laves noget, og det skal der vel, så skal det laves rigtigt, og så må sagkyndige folk til, og dertil vil jeg sige, at så meget sportsfolk er vi, at vi bøjer os for sagkundskabens afgørelse.

Vi vil imidlertid ikke gøre det uden at få lov at fremføre vore synspunkter. Før man virkelig spekulerer på de 25 millioner, som det koster at anlægge en havn her, så må man sammenholde dette beløb med prisen på eet skib mellem København og Rønne, som faktisk koster ca. 30 millioner i dag. Men et skib København-Rønne til 30 mill. kan ikke udrette mere, end en færge til 6-7 mill. mellem Allinge-Simrishavn kan udrette på 3 dobbeltture, og endvidere er der at sige, at disse 3 dobbeltture ikke koster mere i drift end turen København-Rønne.

Selv om vor havn i dag er på størrelse med en lystbådehavn, udskeb der dog herfra 70.000

tons stenmaterialer + andre varer, og jeg mener, at vi ligger som den ottende største havn i eksporteret tonsmængde og den sekstende største havn med hensyn til skibsanløb (825 i 1960). Der skal altså en meget stor havn til for at nå et sådant antal. Havne, der andre steder opnår den samme trafik, er mange gange større.

Fiskeriet foregår jo her udenfor os, og jeg tog mig under den nævnte samtale med trafikminister Lindberg den frihed - i forbindelse med vor diskussion om havneprojektet i Nexø - at nævne, at de skibe, der søger nødhavn i Nexø, i mange tilfælde sejler lige her forbi. Nu har Simrishavn jo udvidet sin fiskerihavn betydeligt, og en del af de fremmede kuttere går derop nu, fordi havnen nu er overfyldt, så jeg vil påstå, at vi vil få fuldt op at gøre med fiskerbåde. Vi har her i Allinge-Sandvig to større fiskeindustrier, og det kan bemærkes, at den ene henter al fisk fra andre havne på grund af Allinge havns små pladsforhold.

Det vil ses i havnelovskommissionens betænkning vedrørende de bornholmske fiskerihavne, at fiskeindustrierne i Allinge-Sandvig i 1959 behandlede 32 pct. af samtlige forarbejdede fisk på Bornholm. Vi nævnte da også for underudvalget ved dets besøg her, at man faktisk ville løse fiskerihavn-spørgsmålet lettest, hvis man tog vort projekt op til realitetsdrøftelse, idet fiskerihavnen ved udførelsen af projektet ville fremkomme som en foræring. Man udbad sig i havnelovskommissionens underudvalg vore tegninger og beskrivelser, som tilsendtes udvalget, men i april 1959 meddelte havnelovskommissionen, at man havde videre sendt vore projekter og prognoser til Øresundsbrudvalget og til vejdirektoratet.

Efter vore erfaringer må et havnebyggeri her i Allinge nødvendigvis foregå på en måde, der er ny i Danmark - dog ikke for Danmarks ingeniører, som udlandet jo i mange tilfælde har benyttet sig af — idet man i Danmark sædvanligvis bygger moler på noget mindre vanddybde, her bliver det nødvendigt at bygge havn med sænkekasser under hensyn til den store vanddybde, men så har vi også dybden med det samme og er fri for at sprænge noget bort. — Det kan i forbifarten nævnes, at der ikke i havnen er tale om nogen sandvandring - vi får ikke udgifter til oprensning. Grunden er mere fast og jævn, end man skulle tro. For at være fuldt sikker, har byrådet vedtaget at foretage en

opmåling (pejling) af bunden, der skal være så grundig, at den kan bruges ved en eventuel planlægning af vor havn. Dybden bliver 10-12 m, og det er meget dybt efter danske forhold.

For at demonstrere, at ikke alt, hvad der er tale om, er luftkasteller og papir, så skal jeg her lige gennemgå vort skitseprojekt, sådan som det kan udføres, og dernæst vil jeg gerne have lov til at vise udvalgets medlemmer en model af vort havneprojekt, som jeg har udført i min kælder. Modellen er i størrelsesforholdet 1:200.

Borgmesteren gennemgik herefter projektet og nævnte bl. a., at det fyldmateriale - altså klippemateriale — som skal anvendes, formentlig vil kunne fås for ca. 11 kr. pr. tons. I forbifarten nævnte borgmesteren, at vi i dag giver 10 kr., men at man må regne med en prisstigning her som andre steder. I forbindelse med, at jeg nævner denne lave pris, må jeg stærkt pointere, at man netop her vil kunne få mange materialer til havnebyggeriet til »indkøbspris«.

Borgmesteren gennemgik derefter de foretagne beregninger, og med civilingeniør J. Klindt-Jensens skitse-projekt som grundlag, beskrev borgmesteren havnebyggeriet med opfyldning af det store areal ved fiskeindustrierne, etablering af sænkekassernes bygning, transporten af sænkekasser til bedding, søsætning med pontoner, opretning af havbund i visse tilfælde, udflydning af sænkekasser til den første plads ved kysten, opfyldning ved udtipning direkte fra kysten og så fremdeles.

Under gennemgangen af havneprojektet udtalte folketingsmand Kofoed betænkelighed med hensyn til nordlig storm, der ville gå lige igennem havnebassinerne, hvortil borgmesteren udtalte, at han i sin model havde udført yderligere en mole, der ville få den nordlige sø til at bryde af i den nordlige forhavn. (Nordlig vind forekommer kun enkelte gange om året og altid kortvarigt).

Der vil ikke alene blive mulighed for større eksport af ros herfra havnen, hvis projektet bliver udført, men endvidere vil der som nævnt blive etableret en skærvefabrik. Dette er altså en realitet, så snart havnen er der. En sådan skærvefabrik vil kunne producere 100.000 t skærver til eksport, og det betyder faktisk 100.000 kr. i havnekassen. Desuden vil færgefart med lastbil give mange penge. Vi foretog i sin tid under nogle aktuelle forhandlinger en beregning, hvorefter 1 lastbil med anhænger i løbet af 1 år vil kunne indbringe 100.000 kr.,

hvis den kørte hver dag. Der vil altså meget let komme en halv million ind i havne- og bropenge.

Men muligheden for selv at kunne finansiere en sådan havn har vi ikke. Det må være et fællesskab, et fælles Bornholms mål, og når vi taler om muligheder for at kunne få disse penge, så må man vel nævne følgende: fiskeri, egnsudvikling og evt. at staten overtager eller starter forbindelsen, men i denne forbindelse må jeg nævne, at vi her i Allinge-Sandvig intet har at indvende mod »66«, de må meget gerne fortsætte — også når den rigtige færge kan ind sættes. - Det var ikke os, der i sin tid startede forhandlinger med andre.

Borgmesteren gav herefter anledning til at stille spørgsmål eller afgive bemærkninger, og en del problemer i forbindelse med havn og egnsudvikling blev herefter drøftet.

Borgmesteren afsluttede mødet med at takke for den viste interesse og udtalte, at baggrunden for mødet var, at man herfra vil være ked af, om ingen af øens og landets mest kompetente personer bliver indviet i alle øens problemer og projekter.

Mødets deltagere beså til slut Allinge havn og den af borgmesteren udførte model af havneprojektet.

RØNNE KOMMUNE  
Borgmesterkontoret  
Saa/IC

Rønne, den 4. september 1962

På mødet i trafikudvalget den 27. august d.å. blev det oplyst, at der var fremsendt planer for en ny havn i Allinge til orientering for udvalgets medlemmer. Da en sådan orientering bør sammenlignes med de trafikmuligheder, der allerede findes og er under projektering i Rønne, skal jeg herved til det ærede udvalgs orientering fremsende en plan over Rønne havn, hvorpå er vist dels de bestående havneværker, dels de ombygninger og udvidelser, som er eller vil komme til udførelse.

#### *Nordhavnen.*

Midterpieren i havnebassinet *er under ombygning*, og arbejdet er så langt fremme, at vestre kaj strækning på pieren er færdig, medens de to strækninger markeret med en grøn linie er under udførelse og ventes færdige til ibrugtagning den 1. juni 1963.

Den vestre kaj strækning benyttes indtil videre af »66« til een af rutebådene, medens den østre kaj strækning vil blive anvist »Bornholmsfærgen af 1962« som anlægsplads.

Der er således i Nordhavnen plads til fire rutebåde samtidig.

#### *Vesihavnen.*

Til dette arbejde, der ialt omfatter ca. 650 m kajlængde, er der endnu ikke givet igangsættelse, men gives en sådan inden for længe, vil arbejdet kunne *begynde i marts 1963 og være færdigudført i 1965.*

Når Vesthavnen er færdig, vil »66« få kajplads ved den østlige kaj for en rutebåd og et fragtskib.

Hvis der viser sig behov herfor, kan der som vist bygges en mellempier i Vesthavnsbassinet, hvorved der ialt er plads til fire store rutebåde eller færger i Vesthavnen.

Yderligere er der ved Øernes kaj (ved Søndre bådehavn) anlægsplads for en færge, for tiden Isefjord.

Med Vesthavns anlæg bliver der i Rønne havn samtidig anlægsplads for 9 store ruteskibe, hvilket formentlig dækker Bornholms behov for mange år ud i fremtiden.

A. Andre s en.  
I Saabye.

UDVALGET AF 1961  
TIL SIKRING  
AF FORBINDELSEN TIL BORNHOLM

## Generaldirektøren for statsbanernes indlæg på plenarmødet den 14. maj 1962 i Rønne.

»I »Berlingske Aftenavis« for 10. april 1962 står, at de overvejelser, som er i gang i øjeblikket, ikke drejer sig om, at staten varigt skal drive sejladsen på Bornholm, men kun i de perioder, da de private rederier er tvunget til at ligge stille som følge af arbejdskonflikter.

Dette er for mig at se klart i strid med udvalgets kommissorium, idet det deri hedder: »Endvidere vil udvalget, såfremt en sådan overenskomstmæssig ordning ikke kan opnås, have at undersøge, om det tilsigtede formål vil kunne opnås gennem oprettelse af nye faste forbindelser til Bornholm.« Ordet »faste« må involvere, at der ikke er tænkt på en temporær forbindelse, der kun virker under arbejdsstridigheder.

Den i det foran citerede indeholdte sætning »om det tilsigtede formål vil kunne opnås« indicerer usikkerhed med hensyn til, om en ny fast forbindelse, selv om den drives af andre end medlemmer af arbejdsgiverforeningen, kan garantere, at forbindelse med Bornholm kan opretholdes under arbejdsstridigheder. Efter min mening vil det være påkrævet, forinden videre foretages, at søge dette spørgsmål klarlagt, idet jeg i den henseende bl.a. kan anføre følgende:

I den kendelse, der blev afsagt den 10. juli 1912 i sag nr. 73 hedder det bl.a.:

»Fremdeles må det betragtes som en følge af en lovlig iværksat strejke, at alle organiserede arbejdere er berettigede til at nægte

at udføre det arbejde, som skulle have været udført for en arbejdsgiver, hos hvem der foreligger en lovlig iværksat arbejdsstandsning, også når dette arbejde f.eks. ved overflytning af det materiale, der skal behandles, bevislig er overført til en anden arbejdsgiver, hos hvem der ellers ikke er arbejdsstandsning.«

For mig at se betyder dette, at en ny rute, der ellers er uberørt af arbejdsstandsning, ikke kan garantere overførsel af andre varer m.v. end sådanne, som også befordres med denne rute under normale forhold.

Af den af den faste voldgiftsret under 2. maj 1961 afsagte kendelse i sag nr. 5427 synes at fremgå, at det er lovligt over for de uden for Arbejdsgiverforeningen stående institutioner at iværksætte standsninger, således at de arbejderorganisationerne tilhørende medlemmer inden for disse institutioner kan nægte at behandle gods m.v., der hidrører fra konfliktberørte virksomheder. Også Statsbanerne er nødt til at anvende ikke-tjenestemænd.

Det ville af hensyn til det arbejde, der formentlig nu skal udføres med hensyn til muligheden af at etablere ny rute, være af stor betydning at få at vide, i hvilket omfang sådan ny rute kan vente støtte fra bornholmsk side - ikke alene for så vidt angår penge til rutens start, men mere med hensyn til rutens benyttelse. Repræsentanter for de bornholmske erhverv må formentlig kunne sige noget herom.«



DANSKE STATS BANER  
Søfartsvæsenet  
Søfartschefen  
Sølvgade 40 - København K.

*Hr. Generaldirektøren*

vor ref. Dato  
IV Fg 2/61 8. maj 1962.

Ang.: eventuel etablering af Bornholm-rute.

Under henvisning til samtale tillader jeg mig hermed at meddele de ønskede betragtninger angående ovennævnte:

Af vor nuværende flåde ville der ud fra en rent nautisk/teknisk betragtning kun kunne blive tale om anvendelse af en af følgende tre færger:

m/f »Freja«, service-fart ca. 12 knob. Skal ind-sættes på Samsø-ruten fra sommeren 1963 og kan derfor *ikke* komme i betragtning her.

m/f »Broen«, service-fart ca. 15 knob. Skal benyttes som afløser-færgе på Samsø-ruten og evt. Kb.-Aar. (hurtigruten) og kan derfor ikke komme i betragtning til helårsbesejling af Bornholm-rute.

m/s »Heimdal«, service-fart ca. 11 knob. Kan formentlig ikke undværes på Korsør-Nyborg overfarten og kan næppe anses for sikkerhedsmæssigt forsvarlig til Østersø-sejlads, jfr. nedenfor.

Af alle vore øvrige færgе og skibe er der ingen, som kan komme i betragtning på grund af uegnethed (m/f »Prinsesse Anne-Marie« dog fortrinsvis af trafikale grunde).

M/s »Kalundborg«, som bliver tilovers, når »Freia« indsættes på Samsø-ruten, er absolut uegnet, da den ikke kan medtage lastbiler, busser og højt gods i øvrigt. Den er enkeltskruet og kan som følge deraf ikke uden bugserassi-

stance komme ud og ind af havnene under ugunstige vejrforhold.

Det må også ved overvejelserne erindres, at der, såfremt en rute lægges mellem Rønne og en *svensk* havn, bliver tale om såkaldte »korte internationale rejser« og der stilles i så fald med hensyn til skibets bygning og udstyr noget højere krav, end hvis ruten lægges mellem to danske havne.

Sådanne højere krav er opfyldt for m/f »Freia« og kan opfyldes for »Broen« uden urmelig stor investering.

Om kravene ville kunne opfyldes for m/f »Heimdal« anses for mindre sandsynligt, og da jeg i øvrigt ikke anser det for forsvarligt at indsætte denne færgе på helårs-Østersø-sejlads, vil jeg anbefale, at denne mulighed helt lades ude af betragtning.

For etablering af en sådan rute synes her-efter kun den mulighed åben at bygge en ny færgе til formålet.

Hvilken størrelse, indretning og fart en så-dan færgе skulle have, kan jeg selvsagt ikke konkret udtale mig om.

De havne, som der kan være tale om at benytte, nemlig på den ene side Rønne og på den anden side København (Frihavn), Trelleborg eller Ystad, kan, så vidt det på nuværende stadi af undersøgelserne kan bedømmes, alle tage en færgе af størrelse som m/f »Prinsesse Anne-Marie«, og for en sådan færgе vil man kunne ansætte en service-fart på 17 knob.

Hvis færgen skulle være noget mindre, hvilket anses for sandsynligt, måtte man formentlig regne med højst 16 knob service-fart.

I det følgende er der ved beregning af overfartstider anvendt disse to sejl-hastigheder:

Overfartstider med 16 knob.

	Dist.sm.	u. svajn.	incl. 2 g. sv.	gen.snitl.
Rønne-København . . . . .	98 *)	6 <sup>t</sup> 14 <sup>m</sup>	6 <sup>t</sup> 22 <sup>m</sup>	6 <sup>t</sup> 18 <sup>m</sup>
Rønne-Trelleborg . . . . .	58	3 <sup>t</sup> 44 <sup>m</sup>	3 <sup>t</sup> 52 <sup>m</sup>	3 <sup>t</sup> 48 <sup>m</sup>
Rønne-Ystad . . . . .	37	2 <sup>t</sup> 26 <sup>m</sup>	2 <sup>t</sup> 34 <sup>m</sup>	2 <sup>t</sup> 30 <sup>m</sup>

Overfartstid med 11 knob.

	Dist.sm.	u. svajn.	incl. 2 g. sv.	gen.snitl.
Rønne-København . . . . .	98 *)	5 <sup>t</sup> 53 <sup>m</sup>	6 <sup>t</sup> 01 <sup>m</sup>	5 <sup>t</sup> 57 <sup>m</sup>
Rønne-Trelleborg . . . . .	58	3 <sup>t</sup> 32 <sup>m</sup>	3 <sup>t</sup> 40 <sup>m</sup>	3 <sup>t</sup> 36 <sup>m</sup>
Rønne-Ystad . . . . .	37	2 <sup>t</sup> 18 <sup>m</sup>	2 <sup>t</sup> 26 <sup>m</sup>	2 <sup>t</sup> 22 <sup>m</sup>

Hvis man regner med 40 min. ophold i havn pr. enkelttur, hvorved bemærkes, at der kan forekomme losning og lastning af større mængder »løst gods«, får man tidsforbrug pr. dobbelt-tur således:

Med 16 knob sejlhastighed:

Rønne-København:

$$2 \times 6^t 18^m + 2 \times 40^m = 13^t 56^m$$

$$\text{Antal dobbelt-ture pr. døgn} = 1 \text{ (1 1/2)}$$

Rønne-Trelleborg:

$$2 \times 3^t 48^m + 2 \times 40^m = 8^t 56^m$$

$$\text{Antal dobbelt-ture pr. døgn} = 2 \text{ (2 1/2)}$$

Rønne-Ystad:

$$2 \times 2^t 30^m + 2 \times 40^m = 6^t 20^m$$

$$\text{Antal dobbelt-ture pr. døgn} = 3 \text{ (3 1/2)}$$

Med 17 knob sejlhastighed:

Rønne-København:

$$2 \times 5^t 57^m + 2 \times 40^m = 13^t 14^m$$

$$\text{Antal dobbelt-ture pr. døgn} = 1 \text{ (1 1/2)}$$

Rønne-Trelleborg:

$$2 \times 3^t 36^m + 2 \times 40^m = 8^t 32^m$$

$$\text{Antal dobbelt-ture pr. døgn} = 2 \text{ (2 1/2)}$$

Rønne-Ystad:

$$2 \times 2^t 22^m + 2 \times 40^m = 6^t 04^m$$

$$\text{Antal dobbelt-ture pr. døgn} = 3 \text{ (3 1/2)}$$

Da en forudsætning for kontinuerlig drift af en sådan rute under en konfliktsituation utvivlsomt vil være, at færgen under ankomst til, ophold i og afgang fra havn (udelukkende)

betjenes af statsansat personale måtte sådan betjening etableres først og fremmest i Rønne.

For så vidt angår de to svenske havne, som foran er nævnt som mulig endestation for en sådan rute, ligger forholdet klart således, at mulighederne for stats-betjening i havn er bedst i Trelleborg og især når der tænkes på en betjening, som kan holdes intakt under en konflikt-situation.

Når der er tale om svenske havne i denne forbindelse, bør det sikkert også betænkes, at man ikke kan forvente og slet ikke påregne, at der fra svensk side skal være nogen interesse for at holde en Bornholms-rute igang under en strejke-situation, og der er ikke fra dansk side mulighed for at intervenere, hvis svenske strejkende lægger hindringer i vejen for sejladsen.

Som foran nævnt synes mulighederne henset til disse forhold dog bedst i Trelleborg, men den søvarts forbindelse med Rønne bliver da så lang, at det synes tvivlsomt, om der er nogen fordel ved at benytte »genvejen« over Sverige. Snarere synes det, jfr. foranstående udregninger, at ville blive en omvej (mere besværlig og usikker), idet forskellen i sejltid 2<sup>t</sup> 20<sup>m</sup> - 2<sup>t</sup> 30<sup>m</sup> sluges af overfart på Øresund og ekspedition i forbindelse dermed.

Hvis en sådan statsdrevne Bornholms-forbindelse skal etableres, synes overvejelserne derfor primært at skulle dreje som om København (Frihavn) - Rønne i direkte færgeforbindelse.

Bech.

\*) gennem Falsterbo-kanalen 92 sømil. Det antages ikke at der kan vindes tid ved anvendelse af denne passage.



