

[Burgdorf]

Det var en utrolig hensynsløs administrativ disposition, der skabte store vanskeligheder for den sønderjyske trafik, som blev tvunget op til Lillebæltsbroen for at komme til Fyn og Sjælland. Befolkningen i Sønderjylland har krav på sikkerhed for, at sådanne dispositioner ikke gentages.

Besvarelse (16/11 79):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Restaurationspersonalet på Storebælts-overfarterne strejkede i perioden 19.-27. oktober 1979.

Da dette personale indgår som en del af sikkerhedsbesætningen på færgerne, var det nødvendigt for DSB i den pågældende periode at træffe forskellige personalemæssige dispositioner for at sikre trafikken landsdelene imellem.

Bemandingsloven foreskriver således, at færgerne for hvert påbegyndt antal af 100 passagerer skal bemandedes med 1 person over 17 år ud over den af skibstilsynet fastsatte besætning.

Af hensyn til opfyldelse af dette krav var det nødvendigt at etablere overarbejde og inddrage fridage for det tjenestemandsansatte personale for at sikre overførselskapaciteten på såvel bil- som jernbaneoverfarten for passagerer, biler samt for post- og godsvogne under restaurationskonflikten.

Af hensyn til de mange passagerer fra og til hele Jylland og Fyn i weekendtrafikken fandt DSB det endvidere nødvendigt at overflytte personale fra Bøjden-Fynshav overfarten til Storebæltsoverfarterne for at sikre disse passagerer rimelige overførselsmuligheder med acceptable ventetider.

Personalet blev overflyttet sent fredag eftermiddag, idet det på grund af vindstyrken ikke var muligt at sejle på Bøjden-Fynshav overfarten, der havde ligget stille siden torsdag eftermiddag. Det blev samtidig besluttet, at dette personale – uanset vejrliget – skulle forblive på Storebæltsoverfarterne weekenden over for at sikre landsdelstrafikken.

Konflikten blev imidlertid afblæst så betids, at det ville have været muligt at genoptage sejladsen på Bøjden-Fynshav overfarten søndag formiddag, men på grund af vejrliget blev den først genoptaget tirsdag morgen.

Det skal anføres, at der på Bøjden-Fynshav overfarten den tilsvarende lørdag-søndag i 1978 udførtes 14 dobbeltture med overførsel af 1.370 passagerer, 345 personbiler, 1 bus og 9 lastbiler.

Kapaciteten på Storebæltsoverfarterne blev alene fredag-lørdag den 26.-27. oktober 1979 ved den nævnte personaleoverflytning fra Bøjden-Fynshav overfarten forøget med overførselsmulighed for bl. a. 9.800 passagerer, hvorved den samlede trafik mellem Øst- og Vestdanmark blev afviklet stort set gnidningsfrit.

Spm. nr. 16

Til *udenrigsministeren* (9/11 79) af:

Glistrup (FP):

»Hvad har den nye udenrigsministerbil kostet, og hvad er baggrunden for dens anskaffelse?«

Begrundelse

Ministerbilsystemet bør afskaffes. Netop for ministre er det særdeles vigtigt, at de ikke murer sig inde i specielle biler, men benytter offentlige transportmidler eller – når de måtte have meget travlt – taxa, så de til enhver tid kan følge med i, hvad der sker i befolkningen.

Så længe man imidlertid vil bevare ministerbilerne, må man med statsfinansernes nuværende stilling passe enormt på, at man ikke bruger penge til et sådant formål, medmindre det er strengt nødvendigt.

Det var derfor opørende at læse, at den nye udenrigsminister på sin første arbejdsdag blev kørt hjem i sin splinternye Mercedes. Pressen har omtalt, at den pågældende ministerbil var blevet bestilt af forhenværende udenrigsminister Henning Christophersen, men da der jo ikke mere kan rettes spørgsmål til ham, må jeg bede den nye udenrigsminister om at oplyse grunden til, at den gamle ministerbil skulle kasseres, at man fandt det nødvendigt at ofre de mange skatteyderpenge, som skal til for at få en splinternye Mercedes, og hvad prisen på en sådan vogn ville være, hvis den var købt af en almindelig borger, som skulle betale fulde afgifter på den.

Besvarelse (15/11 79):