

[Finansministeren.]

andre henseender, f. eks. med hensyn til tjenestemandorganisationer, har at gøre med organisationer for hver sit værn. Mens jeg var forsvarsminister, søgte jeg da også ved forhandlinger med de to organisationer — og jeg vil gerne understrege, at forsvarsministeriet har et særdeles godt forhold til begge organisationer — at finde en acceptabel løsning på denne linje, men det viste sig umuligt.

Da det nu, som jeg har nævnt, er ubestridt fra alle sider, at et klart flertal af personelgruppen inden for hæren er organiseret under forswarets civile funktionærorganisationer og et klart flertal inden for flyvevåbnet og søværnet er organiseret inden for HK, opstod den tanke at dele området i to overenskomster, således at de to organisationer begge fik overenskomst for det område, hvor de hver for sig har organiseret et flertal af de ansatte. Selv om en sådan løsning ikke tilfredsstillen den, der søger efter klare og enkle linjer i alle forhold, så svarer den bedst til de faktisk eksisterende organisationsforhold, og jeg tror, at den alt taget i betragtning også bedst svarer til forswarets tarv.

Hertil kommer, at denne løsning må skønnes at være vel forenelig med den praksis, der kendes inden for funktionærområdet i det private erhverv, idet der i lignende overenskomster mellem HK og Kontor- og Handelsfagenes Arbejdsgiverforening findes en regel om, at en betingelse for oprettelse af en kollektiv overenskomst er, at forbundet på tidspunktet for kravets fremsættelse som medlemmer har mindst halvdelen af de beskæftigede funktionærer inden for det område, overenskomsten tilsigter at omfatte. I det foreliggende tilfælde har HK netop for det område, for hvilket man ønsker overenskomst, nemlig søværnet og flyvevåbnet, som nævnt et større antal af de ansatte som medlemmer end forswarets civile funktionærorganisationer og et antal, der ligger over halvdelen af samtlige ansatte.

Medens der således som nævnt for materielpersonalets vedkommende har været tale om at oprette overenskomster på områder, der ikke tidligere har været overenskomstdækket, er forholdet for statsbanernes rutebilchauffører det modsatte. Altså

jeg gør opmærksom på, at der ikke tidligere har været overenskomster for materielpersonalet, medens det modsatte gør sig gældende for rutebilchaufførerne. Statsbanerne har siden begyndelsen af 30'erne haft overenskomster med Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund om statsbanernes ikke-tjenestemandsansatte arbejdere, herunder rutebilchaufførerne.

Som det vil være det høje ting bekendt fra tidligere drøftelser her i tinget i forbindelse med et spørgsmål, som den ærede ordfører for forespørgerne stillede den 16. januar i år til ministeren for offentlige arbejder, repræsenterer forbundet af chauffører ved DSBs rutebiler ca. 70 pct. af samtlige de ved statsbanernes rutebiler beskæftigede chauffører. Efter de eksisterende arbejdsretlige regler ses selv denne omstændighed imidlertid ikke at kunne begrunde et krav om oprettelse af en særlig overenskomst, i hvert fald ikke når det pågældende område i forvejen er dækket af en overenskomst.

Det er naturligt og efter mit skøn helt i overensstemmelse med praksis på det private arbejdsmarked, når statsbanerne føler sig bundet af den skabte kutyme med hensyn til optagelse af forhandlinger om overenskomstfornyelser med den part, der har sluttet de tidligere overenskomster. Hertil kommer imidlertid, at chaufførerne ved DSBs rutebiler, som det også blev oplyst her i tinget af ministeren for offentlige arbejder den 16. januar, kun udgør en tiendedel af statsbanernes samlede antal ikke-tjenestemandsansatte arbejdsmænd og specialarbejdere, et forhold, som staten naturligt må tage hensyn til, ligesom det forhold, at Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund i kraft af, at dette forbund repræsenterer flertallet af arbejdsmarkedets chauffører, bedst kan sikre statsbanerne tilstrækkelig rekruttering til chaufførgruppen.

Efter min opfattelse er den af statsbanerne fulgte fremgangsmåde i overensstemmelse med de almindelige arbejdsretlige regler og kutyper, og jeg tror, at den også i praksis på længere sigt bedst medvirker til at skabe rolige og stabile forhold på dette betydningsfulde trafikområde.

De to fremdragne sager illustrerer hver for sig de problemer, som staten kan komme til at stå over for, når der er tale om at