

[Westermann.]

antydte, hvad det er for Hensyn, men enhver kan vel forstaa, at det i Særdeleshed er Hensynet til den øjeblikkelige Arbejdsløshed.

Spørgsmaalet, om det virkelig er nødvendigt af Hensyn til Sikkerheden paa Søen at forøge Mandskabet i Skibene, vil jeg afgjort besvare benægtende. Jeg tror ikke, der vil kunne fremføres noget Eksempel fra indeværende Aarhundrede paa, at der er sket Forlis, eller at man har paaført Skibene nogen som helst Risiko paa Grund af Underbemanding inden for de Kategorier, der her er Tale om. Sikkerheden paa Søen afhænger jo i langt højere Grad af Befalingsmandskabet om Bord, men om Befalingsmandskabet er der overhovedet ikke Tale i noget af de to Forslag. Og selv om man vilde gaa med til at forøge Befalingsmandskabet, vilde det jo ikke kunne gøres i Øjeblikket, idet der, saavel hvad Dæksbefalingsmænd som Maskinmestre angaar, er en saadan Mangel i Øjeblikket, at man mange Steder maa lade Maskinpassere sejle i Stedet for Maskinassistenter. Ogsaa hvad Styrmandene angaar, er der i Øjeblikket en Mangel til Stede herhjemme, som man maa haabe vil blive overvundet.

Det andet Argument, som er fremført for en Forøgelse af Matrosernes Antal og en Forringelse, hvad angaar de yngre Kategorier, nemlig at Forholdet mellem de unge Mennesker, som uddannes, og de fuldt uddannede er urimeligt, vil jeg ikke afgjort afvise, men jeg mener, at der vil kunne ske Ændringer i dette paa anden Maade end ved at anvende saa rigoristiske Midler som i det foreliggende Lovforslag.

Det tredje Argument, som jeg anser for Hovedargumentet baade for de kommunistiske Forslagsstillere og for den højtærede Handelsminister, er Afhjælpning af Arbejdsløsheden. Efter det kommunistiske Forslag regner man med, at den yderligere Beskæftigelse, der herved vilde kunne opnaas, skulde kunne lette Arbejdsløshedskasserne og formindske de offentlige Udgifter — med andre Ord Udgifterne vilde blive lagt over paa Rederierne. Lige saa besnærende dette Argument kunde synes ved første Øjekast, lige saa urigtigt er det, hvilket jeg skal komme til. Vel er det rigtigt, at Ledigheden blandt Søfolk i Øjeblikket er meget betydelig — den ligger for Sømændene paa 34 pCt. og for Søfyrbøderne mellem 29 og 30 pCt. —, men at dette skulde være Motivering nok til at fremsætte Lovforslag som disse, og med andre Ord gaa ind for det Princip, at man skal kunne paatvinge visse Erhvervs Udøvere at antage det Personel,

som gaar ledig under en tilfældig Konjunktur, maa jeg absolut benægte. I det Øjeblik det blev ført videre til andre Erhvervs-grene, vilde der selvfølgelig rejse sig en meget bestemt Stemning herimod. Dette at paatvinge et Erhverv en uønsket og unødvendig Arbejderstab, bare fordi den er ledig i Øjeblikket, kan ikke under nogen Omstændigheder være rigtigt, navnlig ikke i dette Tilfælde, hvor der vil være Vanskeligheder ved at bære de Merudgifter, det vil medføre.

Den Størrelse af Skibe, som vil blive ramt haardest af disse Bestemmelser, er Skibe mellem 1 400 og 3 500 Brutto Register Tons, i hvert Fald Skibe mellem 1 400 og et Par og tyve Hundrede Tons, særlig fordi det er den Del af vor Trampfart, som er beskæftiget i Nord-Østersøfarten, hvor Konkurrencen ikke mindst i de senere Aar har sat haardt ind, hvilket ogsaa har medført, at Antallet af Skibe af denne Størrelse i den danske Handelsflaade er blevet væsentligt formindsket. Men naar der er Tale om Beskæftigelse, er der ingen Tvivl om, at det netop er denne Klasse, man skal sætte ind paa, fordi der er meget større Beskæftigelse pr. Ton i mindre Fartøjer end i større.

Vi har i de senere Aar faaet en lang Række Konkurrenter, som man ikke tidligere har regnet med i denne Fart. I de sidste 5 Aar har Finland anskaffet en Flaade paa 650 000 Tons. Norge, som ogsaa er kommet stærkt ind paa denne Fart, anskaffede i 1937 318 000 Brutto Register Tons og sidste Aar 369 000 Register Tons. Med andre Ord, Konkurrencen sætter haardt ind. Desuden er der i de baltiske Lande sket en ret betydelig Forøgelse af Antallet af Skibe netop af denne Størrelse, idet det er den Størrelse, som ikke alt for stærkt økonomisk funderede Selskaber kan starte med og begynde at oparbejde en Flaade med.

Naar man saa ser paa de Vilkaar, hvorunder disse forskellige Nationer tager Konkurrencen op i Nord-Østersøfarten, vil man se, at Lønningerne overalt ligger under, hvad der betales her i Danmark. I Sverige er det nogenlunde det samme, 197 danske Kroner, i Norge 180—187 danske Kroner og i Finland 115 danske Kroner. Noget lignende gælder i de baltiske Lande. Her i Danmark betaler vi en Løn paa 200 Kr. til Sømænd og det samme til Fyrbøderne + Overtidsbetaling. I 1937 var Gennemsnitslønnen for danske Matroser 226 Kr., og med de Forøgelser, der har været siden, maa vi formodentlig for 1938 regne med en Gennemsnitsløn paa 250 Kr., samtidig med at de almindelige Omkostninger i danske Skibe er højere end i Udlandets