

[Asger Jensen.]

mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Styrmandsforening samt mellem Danmarks Rederiforening og Radiotelegrafistforeningen af 1917.

Rent principielt vil jeg gerne sige, at det konservative folkeparti står på det standpunkt, at det bedste forhold mellem ledelse og medarbejdere eller det, vi kalder et godt klima på arbejdspladsen, er af den største betydning for samfundets og erhvervslivets trivsel. Jeg vil derfor håbe, at der kan skabes sådanne forhandlingsregler mellem disse organisationer, at der ikke på grund af unormale forhold på dette område fortsat skal være anledning til stridigheder parterne imellem. Når disse spørgsmål bliver løst og nævnet afsiger sin kendelse om de aktuelle løn- og arbejdsvilkår, så håber jeg, at resultaterne vil betyde, at ikke bare samfundet kan være godt tjent med at få sejladsen sat i gang igen, men at også begge parter må være tilfreds med de løsninger, der fremkommer. Og jeg vil for min egen part håbe, at bilæggelsen af strejkerne på den her foreslåede måde også vil bidrage til i det lange løb at skabe et bedre og mere tillidsfuldt forhold mellem redere og ansatte.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale, at man stemmer for de af arbejdsministeren stillede ændringsforslag og for lovforslaget ved tredje behandling.

Jens Peter Jensen (*Sorø amt*): Venstre kan tiltræde det foreliggende lovforslag med de ændringer, der er foreslået af arbejdsministeren og tiltrådt af hele udvalget. Jeg understreger, at den nyindføjede bestemmelse, fortrædigselsparagraffen, gælder for begge parter i sagen.

Jeg skal i øvrigt bemærke, at udvalgsarbejdet blev noget mere omfattende, end det var forudset ved lovforslagets fremsættelse og ved første behandling i dette høje ting. Det skal jeg ingenlunde beklage mig over; tværtimod tror jeg, det har været nyttigt med en grundig udvalgsbehandling, hvor vi har haft lejlighed til fyldig orientering såvel fra sagens direkte parter som fra regeringen, ligesom udvalget har modtaget talrige deputationer, der har ønsket at fremsætte betragtninger. Jeg synes, det er nyttigt, at alt dette indgår i vore overvejelser, inden vi tager endelig stilling til lovforslaget.

Jeg skal opholde mig ved nogle af de elementer, som jeg finder mest interessante i denne sag. Må jeg sige, at konflikten mellem redere, styrmænd og telegrafister har udviklet sig således, at det i dag bør stå enhver klart, at der er tale om en konflikt, der vil påføre samfundet betydelige tab, hvis den får lov til at løbe videre. Uden på nogen måde at bevæge mig ud over en neutral holdning over for parterne i sagen synes jeg godt, jeg til belysning over for folketinget kan nævne om konfliktens omfang, at følgende skibe er strejkeramt: fra Østasiatisk Kompagni: Andorra, Samoa, Sienna og Saragodha. Fra rederiet Hans Svenningsen: Tello og Tonna. Fra Dansk Cementcentral: Planet, Kongsdal og Rapid. Fra De Danske Sukkerfabrikker: Beta. Fra Det forenede Dampskibs-Selskab: H. P. Prior, Jens Bang, Skipper Clement, C. F. Tietgen, Hans Broge, Akershus, Naxos, Winston Churchill, Magnolia, Suffolk, Athos, Malta, Kronprins Frederik, Sussex, Korsica, Blenda og Somersset. Og endvidere vil følgende DFDS-eksportbåde blive ramt af strejken, når de vender tilbage til dansk havn: Bellona, Ficaria, Primula, Petunia og Stafford.

Tingets medlemmer kender navnene på de fleste af disse skibe og vil have indtryk af, at det er en omfattende tonnage anvendt til såvel vigtig eksport som vigtig import og anden betydningsfuld transport, der her ved er blevet lammet af konflikten. Det har med rette været fremdraget, at en fortsættelse af konflikten vil føre til betydelig skade for vigtig dansk eksport. Jeg kan her oplyse, at alene eksporten af bacon pr. uge andrager 5.700 t til en værdi af godt 30 mill. kr. Hertil kommer øvrig landbrugs-eksport samt fiskeeksporten. Et andet ømfindtligt område er cementtransporten, der er af stor betydning for beskæftigelse og byggeri.

Men jeg vil understrege, at for venstre er det ikke disse transporter alene, som tæller i disse overvejelser, selv om de vejer tungt til. For mit parti vedrører bekymringen for konflikten også de fleste øvrige transporter. Ingen kan da tro, at man ret længe kan have en sådan konflikt løbende, uden at den også vil komme til at hæmme produktion og beskæftigelse i dansk industri. Forsyninger udefra er nødvendige, som eksport er det, hvis hjulene skal holdes i gang. Og