

[Peter Nielsen.]

Udvalget har dog delt sig i et flertal, som støtter handelsministerens forslag om en lidt bedre bemanning end den, der var foreslået i selve lovforslaget, og 2 mindretal, hvoraf det ene, venstre og de konservative, ønsker bemanningen endnu mere reduceret, og det andet mindretal overhovedet ingen ændringer ønsker, men vil have problemerne løst gennem dispensationer.

Jeg vil anbefale, at man stemmer for ændringsforslag nr. 5, der indebærer en kvalitativ forbedring, idet en ungmand herefter ombyttes med en matros i skibe over 10.000 tons. Det vil give ca. 80 matroser mere og ca. 80 ungmænd mindre, og vi får derved rettet på den skæve fordeling, der er mellem befarnes og ubefarnes antal.

Det samme er begrundelsen for ændringsforslag nr. 7, hvorefter det kan tillades, at 1 matros erstatter 2 ungmænd. Mindretallets ændringsforslag nr. 6 tager sigte på det samme, men vedtages ændringsforslag nr. 5, vil der ikke være nogen egentlig uoverensstemmelse, idet der i skibe på over 10.000 tons så kun vil være 1 ungmand.

Mindretallets ændringsforslag nr. 4 tilsigter en yderligere nedskæring af besætningen i skibe på 2.000-3.000 tons.

Jeg anbefaler, at man stemmer imod dette ændringsforslag. Det samme gælder ændringsforslag nr. 8, der vil fjerne motormanden i skibe med 800-1.000 HKs maskine.

Derimod kan jeg anbefale ændringsforslag nr. 9, der betyder, at der først i skibe med 7.000 HK skal være en ubefaren motormand. Det vil betyde, at der vil komme et bedre forhold mellem de motormænd, der uddannes, og de stillinger som motormænd, der findes.

Når mit parti nu går med til disse reduktioner, er det selvfølgelig ud fra erkendelsen af, at det vil være uholdbart at påbyde større besætning i danske skibe end andetsteds; men denne reduktion må betyde, at kvalitetskravet skærpes. Det er for så vidt uundværdigt over for danske søfolk, hvis dygtighed er almindelig anerkendt, og der har heller ikke i udvalget været betænkeligheder ved, at der udstedes duelighedsbeviser til de danske matroser og motormænd, der i øjeblikket er på danske skibe. Men rationalisering m. v. må bevirke, at

uddannelsen her som alle andre steder effektiviseres.

Der arbejder for tiden et udvalg vedrørende uddannelsen af sømænd, og før det har afsluttet sit arbejde, kan ministeren selvfølgelig ikke fastsætte regler for søfolks uddannelse; men det fastslås altså nu, at en sådan uddannelse skal finde sted, og det bevirker, at der fremtidig må forlanges duelighedsbevis ved mønstring som befaren sømand eller befaren motormand i danske skibe, og dette må betyde en skærpelse af udlændinges adgang til at få hyre på danske skibe.

Af betænkningen fremgår, at udvalget indgående har beskæftiget sig med dette spørgsmål, men ændringerne i bemannings-skalaen må betyde, at den nu mindre besætning må være kvalificeret, og vil det undtagelsesvis være nødvendigt at antage udlændinge, må det i højere grad påses, at de har en uddannelse, der svarer til den danske.

Så bastante ændringsforslag som dem, det ærede medlem hr. Vivike har stillet til forslaget til sømandslov, kan vi ikke tiltræde. Danske søfolk sejler jo også i udenlandske skibe, og vedtager vi en forbudslignende bestemmelse mod udlændinge i danske skibe, kan det føre til repressalier, og det kan den danske sømand, som måske også gerne vil prøve forholdene i andre nationers skibe, ikke være tjent med. Jeg tror, at uddannelseskriteriet vil være velegnet til at bevirke, at udlændinges adgang til danske skibe får den fornødne, rimelige begrænsning.

Må jeg i øvrigt om det ærede medlem hr. Vivikes forslag til ændring af bemanningslovforslaget sige, at det sikkert ikke vil vinde bifald hverken hos de søfarende eller hos rederne. Det vil give anledning til permanent spektakel, hvis problemerne udelukkende skal løses gennem dispensation. Der er i det ærede medlem hr. Vivikes forslag en erkendelse af, at den nuværende bemanningslov ikke er tidssvarende. Men hvorfor så ikke ændre loven i stedet for at lave et dispensationsnævn? Hvordan dets arbejde vil blive, kan man let forestille sig. Rederne vil fremsætte krav om dispensation for de fleste skibes vedkommende, søfartsorganisationerne vil vel i de fleste tilfælde gå imod, og det bliver den tredje part, em-