

[Viviks.]

til at omfatte simpelt hen alle havne. Jeg ved godt, at det ikke altid kan følges. Der kan opstå situationer, rømning o. lign., hvor man ikke kan have skibet liggende, indtil der kan komme en mand herhjemme fra, og så må der jo laves undtagelsesregler. Så kan man naturligvis mønstre for en bestemt rejse, eller indtil man kan få en dansk sømand om bord. I Norge praktiserer man imidlertid den regel, at man fra Norge sender folk kloden rundt — selvfølgelig med de undtagelser, hvor force majeure gør det nødvendigt.

Det, der medvirker til, at jeg gerne vil have området udvidet, er, at vi har mange ikke-skandinaver i danske skibe. Nu er det jo sådan, at vore søfartsorganisationer regner en nordmand og en svensker o. s. v., en skandinavisk sømand, for lige så god som en dansk. Men vi har i vore skibe 2.000 ikke-skandinaver, derunder 600 Honkongkinesere, og det er jo folk, der bliver mønstret på meget ringe lønvilkår. De har en hyre på en 300-400 kr., og i kraft af denne lave hyre betaler de ikke skat til den danske stat.

Så kan man selvfølgelig sige: ja men det er jo et internationalt erhverv, og det spiller ingen rolle, om man har så mange udlændinge i danske skibe, for der er også mange danskere i udenlandske skibe — men det er der ikke. Altså, i ikke-skandinaviske skibe har vi kun ganske få danskere, hvilket til dels hænger sammen med, at mange andre lande har strenge restriktioner og vil have deres egne søfolk. Med andre ord, de favoriserer deres egne i stærkere grad, end jeg synes Danmark gør.

Nu er det jo ikke sådan, at rederne ligefrem mener, at udenlandske eller ikke-skandinaviske søfolk er bedre end danske, og dem vil de hellere have, men der er altså et meget stærkt indslag af udenlandske søfolk på danske skibe. Her for nylig har man oplevet, at en af Dansk-Fransks både, som lå i England og skulle have en mand, rekvirerede manden fra Spezia i Italien, skønt det da måtte have været lettere at

rekvirere ham fra Esbjerg. Så der er altså nogle redere eller måske skibsførere, som foretrækker udenlandske søfolk.

Hvad forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanning angår, ville jeg gerne have, at vi i udvalget kigger på lovens § 40, dispensationsparagraffen, og prøver, om ikke vi kan få bragt lidt mere fornuft ind i den eller rettere sagt afstedkomme, at den ikke administreres på så stiv en måde, som jeg synes det er sket, siden vi fik den nye bemandingslov.

Forslag til lov om søfartsuddannelse synes jeg er et godt lovforslag. Jeg er absolut tilfreds med det nye, der kommer her om en matrosprøve. Jeg vil meget gerne, og jeg vil også gøre det stærkt, understøtte hr. Hindkjær Pedersen i hans udtalelser om drengene i restaurationen, altså messedrenge, kammerdrenge, og hvad det er, og give ham fuldkommen ret i, at denne sejladstid ikke har nogen uddannelsesmæssig betydning, men derimod en udviklingsmæssig betydning og mange gange i meget negativ retning. Kunne vi i udvalget se lidt på det, ville det være godt, og det ville være godt for mange unge mennesker, som kommer ud som drenge under sådanne forhold.

Det, jeg er ked af, er, at lovforslaget ikke indeholder et krav om en længere uddannelse for navigatører. Tager man ud på en af vores navigationsskoler i dag og ser, hvor meget disse folk skal igennem — det er jo fantastisk, hvad der er af navigationsinstrumenter og alt muligt, alt det, der nu er kommet til her igennem de senere år — må man undres over, at uddannelsestiden til styrmand og skibsfører er af samme korte varighed, som den var for 40 år siden, hvor der ikke var nær så hårdt et pensum, som man har i dag. Jeg er i den grad forbavset over, at det lykkes vore navigationslærere at få eleverne igennem alt det stof, de skal igennem, på den korte tid, og jeg vil meget gerne have, at vi i udvalget prøver at se, om ikke vi kan få indført en forbedring.

Jeg ved godt, at der er en forbedring i lovforslaget, idet der nu bliver adgang til