

### [Damsgaard.]

sekvenser, lovforslagets eventuelle gennemførelse vil få.

De hidtidige bemandingsregler omfatter kun skibe over en størrelse af 500 reg. tons brutto. Nu foreslås det, at bemandingsreglerne skal gælde helt ned til skibe på 150 reg. tons brutto, altså en meget væsentlig del af småskibsflåden. Det finder jeg er et urimeligt krav. Hovedparten af skibene i klassen 150—500 reg. tons brutto sejler i indenrigsfart eller på kortere udenrigsfarter; en betydelig del af tiden ligger disse skibe ved kaj. Det er næppe rimeligt at have samme bemanning i skibe, der sejler på de korte ture, som i de skibe, der sejler på langfart, og jeg har ikke hørt noget tilfælde af, at der er sket større ulykker for småskibe, fordi de havde for lidt mandskab ombord.

Og når vi så ved, hvilken hård konkurrence den danske småskibsfart af forskellige årsager er ude for i øjeblikket, en så hård konkurrence, at mange af disse småskibes ejere har betydelige økonomiske vanskeligheder, kan jeg ikke se, det kan være en opgave for lovgivningsmagten at pålægge disse skibe forpligtelser, som ikke er strengt nødvendige, og som kun kan være med til at øge deres økonomiske vanskeligheder.

I det hele taget vil det ikke være af vejen, om vi i vore overvejelser også vedrørende denne lovgivning tager hensyn til begge sider. Der skal tages et rimeligt hensyn til arbejdsforholdene ombord — jeg under vore søfolk alt muligt godt —, men der bør også tages hensyn til sønæringens muligheder for at klare sig i konkurrencen fremover. Den danske skibsfart er et frit erhverv, der ikke som mange andre landes skibsfart får direkte eller indirekte statsstøtte, og jeg vil også tro, at dansk skibsfart meget vil have sig frabedt en sådan støtte. Men så må vi til gengæld heller ikke for småskibenes vedkommende påføre dem unødigt og urimelig konkurrence, og for den større skibsfarts vedkommende bør man ikke fra lovgivningsmagtens side stille unødige og for rederierne bekestelige krav. Det er jo nemlig ikke alene det, at der skal betales løn til en mand eller to mere på et skib; en større besætning kræver ændringer og udvidelser af mandskabslugarerne, af redningsmateriellet og meget andet, og denne udvidelse kan jo også tænkes at gå ud over skibets lasterum.

De danske skibe hjembringer megen værdifuld udenlandsk valuta, men de indtjener den i alt væsentligt på farter imellem udenlandske havne, i hård konkurrence med andre landes skibe.

Ifølge en af Dansk Dampskibsrederiforening pr. 1. juli 1949 foretaget opgørelse, som er gengivet i kommissionens betænkning, er ca. 55 pct. af den danske tonnage beskæftiget udelukkende i fart mellem udenlandske havne og 40 pct. i udenrigsk fart med en vis tilknytning til Danmark. Mellem 65 og 70 pct. af handelsflådens samlede fragttindtægter, der sidste år var på 650 mill. kr., indsejles i ren udenrigsk fart.

Det oplyses endvidere i kommissionsbetænkningen, at i løbet af året 1949 har fragterne været faldende; fragtratetallet er fra januar til oktober 1949 faldet med 11 points fra 102 til 91. I det samme tidsrum er udgifterne stadig steget.

Jeg gentager: der skal gives mandskabet ordentlige arbejdsforhold, men der er grund til at holde igen på de udgifter, der ikke er strengt påkrævede, af hensyn til erhvervets konkurrenceevne. Det er min opfattelse, at der i danske skibe bydes mandskabet gode kår, bedre end der bydes de fleste andre landes søfolk, og at rederierne navnlig i de senere år af egen fri vilje har ofret overordentlig store beløb netop på dette, men der er jo grænser for, hvad man fortsat kan øge dansk skibsfarts udgifter med, hvis konkurrenceevnen skal bevares, og hvis der fortsat — og det skal der jo — skal være mulighed for nyinvesteringer.

Og så endelig en ting tilsidst. Da vi i forrige rigsdagssamling behandlede og gennemførte loven om sømandsuddannelse, gav jeg udtryk for — og jeg havde det indtryk, at flertallet, om ikke alle, i det høje ting var enig med mig —, at den bedste uddannelse både faglig og karakterdannende fik de unge vordende sømænd i sejskibe, og hvis det havde været praktisk og økonomisk gennemførligt, burde al sømandsuddannelse foregå ombord i skolesejlskibe. Det er det imidlertid ikke i øjeblikket og bliver det vel heller ikke i fremtiden, og derfor fik vi 3 måneders sømandskursus på skoler i land. Men det underer mig, at der i lovforslaget ikke tillægges sejltid med skoleskib større betydning, end der gør, i henseende til den sejltid, der fordres for at kunne udmønstres som jungmand. Hidtil har det været sådan, at et togt med et skoleskib kvalificerede en ung sømand til at kunne udmønstres som jungmand. Efter lovforslaget medregnes sejlads i skoleskib kun med det antal måneder, der er sejlet. Disse måneder i et skoleskib burde efter min mening tælle mindst dobbelt. Sådan har man det f. eks. også i Sverige. Der er