

[Peter Nielsen.]

hvilket også gælder sømændene. Men lad mig tage det første skib på denne liste, et græsk skib på 7.104 tons. Det har en besætning på 9 befarne og 1 ubefaren. Et dansk skib på tilsvarende størrelse skal dog have 11 mand efter lovforslaget, men heraf kun 7 befarne. Forholdet mellem befarne og ubefarne har altså i lovforslaget en noget betænkelig form, som vi sikkert må se på i udvalget. Ved sikkerheden må man jo ikke alene hæfte sig ved besætningens antal, men også dens kvalifikationer; en 16-17 års jungmand er ikke det samme som en voksen, fuldbefaren matros, og som omtalt bør man heller ikke uddanne så mange matroser, at der ikke er beskæftigelsesmuligheder for dem senere.

Går man ud fra skalaen, vil det betyde, at der hvert 3. år uddannes lige så mange matroser, som handelsflåden skal bruge, og da en mand ofte har en sejtid på 30-40 år, vil forholdet jo blive skævt. Selvfølgelig må hertil føjes, at der inden for søfarten er større afgang end andetsteds. Mange unge tager til søs for at se sig om et par år og ikke for at skabe sig en varig eksistens dér.

Mit parti er indstillet på, at den nuværende skala må revideres, bl. a. under hensyn til den rationalisering, der finder sted. Men en sådan kræver jo også større dygtighed hos den enkelte. Jeg er derfor glad for, at den højtærede handelsminister i sit lovforslag har taget dette i betragtning.

Der har af vore søfartsskoler, såvel statslige som private, været udført et dygtigt arbejde for at højne den danske sømands kvalifikationer. Men der er meget i støbeskeen inden for søfarten i øjeblikket, så det er muligt, at hele dette uddannelsessystem må revideres. Man må sikkert et par år til søs, før man sendes på skole, og ikke som nu begynde med skolegangen. Det giver for stor spildprocent, når den unge mand først efter den elementære uddannelse i land skal prøve, om han overhovedet egner sig til søvejen. Det vil være bedst, om man først begyndte til søs, derefter fik den teoretiske uddannelse og prædikatet befaren efter at have bestået en art duelighedsprøve og endelig blev forsynet med et certifikat.

Bemanningsskalaen må så håndhæves ved, at der er de fornødne certifikatsømænd, altså garanteret befarne, på skibene. Man

har det system bl. a. i USA. Det er selv følgelig klart, at kan noget sådant indføres, kan man ikke sætte gamle sømænd på skolebænken; de nuværende befarne må have deres certifikat uden videre. En sådan ordning vil også bevirke, at bemanningen bliver effektiv, og det er nødvendigt, hvis vi skal arbejde med en nedskåren skala.

Den friere bevægelighed af arbejdskraft i Europa har bl. a. bevirket, at store havne som f. eks. Hamborg, Rotterdam og Antwerpen er oversvømmet med hyresøgende spaniere. Danske både vender ofte og skifter besætning i disse havne, og derfor sker det tit, at spaniere mønstrer i danske skibe som matroser uden måske nogen sinde at have været til søs. Det gør enhver bemanningsskala illusorisk.

Man kan hævde, at kravet om yderligere kvalifikationer kan give skibsfarten større udgifter, men lad os også her se lidt på størrelsesforholdet. En dansk matros har i dag en månedlig hyre på 1.246 kr., medens en letmatros har 1.100 kr., altså 146 kr. mindre. Der spares således 5 kr. daglig ved at bruge en letmatros i stedet for en matros, idet udgifter til aptering, kost, forsikringer o. s. v. er de samme. Det kan dog næppe have indflydelse på dansk skibsfarts konkurrenceevne eller ordretilgangen til skibsværfterne.

Maskinbesætningen foreslås også formindsket, omend i begrænset omfang. Der har da også tidligere været en kraftig reduktion. Da teknikken og rationaliseringen i maskinen sker hurtigere end på dækket, er uddannelsesspørgsmålet her måske mere presserende, og det må hilses med tilfredshed, at der også er stillet forslag herom.

Der er ikke væsentlige reduktioner for officerernes vedkommende, men kvalifikationskravene er lempet noget. Det foreslås således, at en sætteskipper kan sejle som andenstyremand i både på op til 1.400 tons. Det er vel en anvendt praksis, som nu foreslås lovfæstet, idet man ikke kan skaffe de fornødne officerer med styrmandsseksamen. Der uddannes vel for så vidt tilstrækkeligt, men mange foretrækker beskæftigelse i land allerede i de unge år, fordi f. eks. advancementsforholdene ved statsfærger o. lign. er afhængig af, hvornår man indtræder i statens tjeneste. Kunne man finde en form, der i så tilfælde ikke distancerede en navigatør,