

## [Vivike.]

når faktum er, at skibene ikke kan sejles med færre folk? Jeg kan ikke se, at rederens mening kan være andet, end at man vil have flere udlændinge i danske både. Vi har ca. 1.200 udlændinge i danske skibe. Samtidig har Sømændenes Forbund en arbejdsløshedsprocent på 13,3 og fyrbøderne en procent på 10,2. Gennemføres regeringens forslag, vil yderligere, som nævnt af det ærede medlem hr. Peter Nielsen, 515 medlemmer af Sømændenes Forbund blive arbejdsløse, men samtidig vil 292 matroser og letmatroser blive udskiftet med jungmænd. Så kan man jo fristes til at spørge, hvor de jungmænd skal skaffes fra, for det er i øjeblikket ikke muligt at skaffe en så stor forøgelse af jungmændene. De kan ikke skaffes herhjemme, og så må man forudse, at der i høj grad bliver tale om udlændinge. Regeringsforslagets gennemførelse vil betyde, at af de 1.500 befarne motormænd, vi har, vil knap 400 blive arbejdsløse. De erstattes med ubefarne motormænd, altså folk, der ikke har sejlet i 12 måneder, og det betyder, at i løbet af mindre end 2 år vil Søfyrbødernes Forbund have 700 motormænd, befarne motormænd, der ikke kan skaffes hyre til.

Alle organisationer for de søfarende, fra fyrbødere til skibsførere, er modstandere af dette bemanningslovsforslag. Disse organisationer har for længe siden foreslået den højtærede handelsminister, at man nedsatte et udvalg til virkelig gennemgribende bearbejdelse af skibstartens forhold, således at lovændringer kunne blive virkelig forberedt, et udvalg, der skulle afgive betænkning senest den 1. marts 1965, men det har den højtærede handelsminister ikke villet være med til. Hvorfor? Søfartsorganisationerne er jo ikke uden forhandlingsvilje. De holder ikke på, at alt skal være, som det er, og blive, som det var. Søfyrbøderne har tilbudt at gå med til visse ændringer, Sømændenes Forbund er villig til at lade et udvalg tage stilling til, hvor stor dæksbesætningen skal være i nye skibe over 10.000 registertons. Er et skib virkelig moderne indrettet, som f. eks. Jetta Dan, så er forbundet indstillet på en reducere af besætningen i forhold til den bemanningslov, vi har. Jeg må spørge den højtærede handelsminister, hvorfor han ikke

er gået med til at nedsætte et sådant udvalg eller en sådan kommission til at se på søfartens forhold.

Nu har vi i stedet for fået et bemanningsforslag, der ensidigt tilgodeser rederiernes aktionærer. Jeg ved godt, de ikke er tilfredse, men det kan da kun være af taktiske grunde. Det er et forslag, der ensidigt rammer de mænd, der sejler skibene, rammer matroserne, navigatørerne og maskinfolkene, rammer de mennesker, vi først og fremmest kan takke for den valuta, skibene bringer hjem til Danmark. Jeg synes, lovforslaget er dårligt gennemtænkt, det er asocialt, og det er stærkt klassebetonet. Jeg mener, det bør trækkes tilbage; det bør aldrig komme til tredje behandling i dette høje ting, men kommer det til tredje behandling, så vil socialistisk folkeparti stemme imod forslaget både med hænder og fødder.

Med hensyn til sømandsloven har man det sådan i Sverige og Norge, at en sømand har fri hjemrejse efter 18 måneders sejlads, mens det hos os først er efter 24 måneder, og den norske og svenske regering fremsætter snart lovforslag om, at hjemrejsen skal være fri efter 12 måneder, hvilket vel er medvirkende til, at den danske regering nu foreslår det samme. Dette er ubetinget et fremskridt, men når det er sagt, så må man spørge, hvorfor vi alligevel stadig væk skal være bag efter vore 2 nabolande. I de to lande har sømændene nemlig fri hjemrejse med hyre til hjemstedet. Det har de ikke i Danmark, og det indeholder lovforslaget heller ikke noget om at de skal have.

Hvis regeringen imidlertid ikke fremsætter ændringsforslag herom, så vil socialistisk folkeparti fremsætte et ændringsforslag, der går ud på, at der skal betales hyre under hjemrejsen, indtil manden har nået sit hjemsted. Efter 24 måneder har en dansk sømand nok fri hjemrejse nu, men det skal foregå på den billigste måde, og det vil sige, at det mange gange tager meget lang tid at komme hjem. Det kan ske, at en mand afmønstrer i Tokyo, så kommer han med en trampbåd som passager til Hong Kong, derfra med en anden trampbåd til Capetown, så med en tredje til Buenos Aires, derfra op til New York, så til Antwerpen og derfra videre til Danmark. Det tager meget lang tid, i hvilken sømanden nok har