

[Hanne Reintoft.]

efter fremsat ønske om hjemrejse flyttes over på et af rederiets skibe, der er på vej hjem, som såkaldt konsulatspassager. Som det er nu, kan sømanden risikere at være 4-5 måneder om hjemrejse uden indtægt, hvilket alle vel kan se er fuldstændig ubilligt. Vi ønsker fastslået, at sømanden skal kunne få sin bagage vederlagsfrit med hjem, og jeg tror ikke, det behøver at motiveres; det burde ligge i sagens natur.

Endelig lægger vi stærk vægt på den ændring, at rederne, hvis en sømand fratræder, fortrinsvis er forpligtet til at antage mandskab, der er medlemmer af en her i landet statsanerkendt arbejdsløshedskasse. Jeg kan slet ikke forstå, at ministeren ikke er enig med mig i det. For øjeblikket er det sådan, at rederne antager en del udenlandske søfolk til dæks- og maskintjeneste; f. eks. steg antallet af udenlandske dæksfolk fra 684 i 1965 til 831 i 1966. Hertil kommer de ca. 450 kinesere forhyret på de såkaldte Hong-Kongbetingelser, det vil sige til en hyre, der ligger langt, langt under det, danske søfolk skal have, og det vil sige, at mandskabet, fordi de ikke har forstået sproget eller kender de gældende betingelser, udnyttes med overarbejde, snydes for tillæg osv. til skade for dem selv og med arbejdsløshed for danske søfolk som resultat. Jeg er ikke blind for, hvem der har fordelene af det.

Lad mig understrege, at Sømændenes Forbund i foråret 1968 havde lige ved 20 pct. arbejdsløse medlemmer. Jeg kan ikke forstå, hvor man ser det manglende befarne mandskab, man kan uddanne videre.

Danske skatteydere er jo sammen med danske søfolk med til at betale til en arbejdsløshedsunderstøttelse, der altså må ydes til så stor en procent af forbundets medlemmer, fordi det passer danske redere at skabe sig profiler ved at bruge udlændinge, der på grund af deres egen elendighed og manglende organisation er endnu lettere at udnytte end danske søfolk, der i forvejen har dårlige vilkår.

Endelig ønsker vi forbedrede forhold for

de søfolk, der ikke ønsker at udsætte sig for risiko for liv og helbred ved sejlads i krigsramte eller krigstruede egne. Når man kender til de vanskeligheder, hvorunder der hidtil er forhandlet med Dansk Rederiforening om risikotillæg i krigsramte egne som f. eks. Mellemøsten og Vietnam, og når man ser resultaterne og de beløb, som man i rederiforeningen mener kan erstatte en familiefar — unægtelig specifikke opfattelser — så må det ligge helt klart, at der må lovgives om rimelige hjemrejsebetingelser, hvis sømanden ønsker det. For sejlads på Vietnam har man tænkt sig at erstatte en voksen mand, måske far til flere børn, med 25.000 kr. til konen og jeg tror 10.000 kr. til hvert barn. Det hjælper lige akkurat, så staten kan spare sig hjælpen til enker i overgangsperioden.

Alt i alt indeholder lovforslaget forbedringer og forandringer, som dels længe brændende har været ønsket af søfolkene, dels er absolut inden for det rimeliges grænser, hvis man sammenholder de konkrete ændringer med, hvad der siges både i denne sal og i fagbevægelsens topledelse, om rimelige og demokratiske vilkår for danske arbejdere. Skulle det bare tilnærmelsesvis opfyldes, hvad der uforpligtende loves om tryghed og medbestemmelsesret og hensyn, kunne forslaget have været langt mere omfattende. At det er fysisk hårdt arbejde at være længe til søs og psykisk belastende at være væk hjemmefra, indelukket med tilfældige kammerater, uden demokrati på arbejdspladsen, hvor samarbejdet måske ikke altid er lige gnidningsfrit, samtidig med at man må finde sig i et hierarki og et snobberi, der i hvert fald er afskaffet nogle steder på landjorden, det turde ligge fast. Det er ikke klaret hverken med kongens julehilsen eller tilfældige bemærkninger om, at en kommission måske nok bliver færdig.

Må jeg lige sige til hr. Helge Nielsen, at sømændene jo også var imod det lovforslag, den forrige regering følte sig foranlediget til at gå på.

Det, vi kan gøre for søfolkene, må være