

Jeg beklager meget, at den højtærede Minister ikke kan være med til at gribe ind med Hensyn til Sømændenes Arbejdstid. Det er et Spørgsmaal, siger den højtærede Minister, der maa ordnes gennem Organisationerne. Det ordnes jo ikke gennem Organisationerne. Naar den ene Organisation er slaaget til Jorden, og den anden kan diktere de Betingelser, under hvilke Sømændene maa arbejde, dikterer en daglig Arbejdstid paa 12—14 Timer, saa er der ikke Tale om en Forhandling, saa er der Tale om et drakonisk Paabud fra den ene Organisation overfor den anden. Altsaa, den stærke har tvunget den svage fuldstændig i Knæ. Overfor den Kendsgerning siger den højtærede Minister: Det Spørgsmaal interesserer ikke mig, lad dem ordne det, som de kan bedst, vi vil ikke have noget med den Sag at gøre. Men naar Forholdene er af en saadan Karakter, at der kan blive Fare for Skib og Ladning og Passagerer, naar det virkelig er saadan, at der arbejdes 12—14 Timer i Døgnet — og alle vil erkende, at under de Vilkaar, der arbejdes under om Bord, er det en for lang Arbejdstid —, da kan der ikke stilles det Krav til Mandskabets Dygtighed, Aarvaagenhed og Paapasselighed, som der retmæssig bør kunne stilles til det. Jeg gaar derfor ud fra, at den højtærede Minister ikke har været fuldstændig klar over, hvordan de faktiske Forhold er med Hensyn til Arbejdstiden. For Tiden er der ikke Tale om, at den Sag kan ordnes ved Organisationernes Medvirkning, thi den ene Organisation er saa overmægtig, at den kan diktere, hvorledes Forholdet skal være. Jeg gaar da ud fra, at dette Spørgsmaal paa ny maa rejses af den højtærede Minister, saa meget mere som adskillige Landes Lovgivning har gennemført 8 Timers Arbejdsdagen til Søs, og vor Skibsart altsaa ikke af den Grund vil blive vanskeligere stillet i Konkurrencen.

Heller ikke Bemandsingsskalaen kunde den højtærede Minister være med til at gennemføre, ikke før dette Spørgsmaal blev henvist til international Behandling; thi Sagen laa saadan, at det var meget vanskeligt at give Rederne et saadant Paabud. Hvorfor er det vanskeligere i Danmark end i Norge? Hvorfor skal vore Skibe kunne sejle med et Mandskab, som i paakommende Faretilfælde ikke vil have tilstrækkelig Arbejdsduelighed til at udføre den Gerning, det skal udføre, et Mandskab, som man ikke er sikker paa vil være i Stand til at manøvrere med Redningsbaadene, hvis der sker Forlis eller anden

Ulykke? Det kan en Ungmand og en Letmatros ikke, dertil hører der et fuldt ud sødygtigt Mandskab. Der maa være et tilstrækkeligt Antal Matroser om Bord. I Norge er det saaledes i Damp- og Motorskibe, at der skal være 2 Matroser og 2 Letmatroser paa enhver Baad paa 200—500 Tons, og naar Baaden er 700—1500 Tons skal der være 3 Matroser, 2 Letmatroser og 1 Ungmand, og saaledes stiger Antallet efterhaanden. I en Baad som den, jeg sidst nævnte, en Baad paa 2000 Tons, vil der herhjemme i Almindelighed ikke findes mere end 1 Matros og i mange slet ingen. Det er utilstedeligt at sejle ud med en Besætning, der er sammensat paa en saadan Maade. Ser vi paa Sejlskibe, som gaar i udenrigs Fart, og som er over 200 Tons, fordres der i Norge et Mandskab paa mindst 2 Matroser, 2 Letmatroser og 1 Ungmand. Og naar de kommer op paa 600—700 Tons, skal de have 2 Matroser, 3 Letmatroser og 1 Ungmand. Men her sejler store Sejlskibe, 3-mastede Skonerter, til England uden en eneste Matros om Bord. Det er ganske utilstedeligt, og jeg kan ikke forstaa, at den højtærede Minister kan sanktionere saadanne Forhold. Der maa tilvejebringes mere Sikkerhed for Menneskeliv, Skib og Ladning end den, som foreligger, naar store Sejlere gaar ud kun med Letmatroser og Ungmænd, men uden en eneste Matros om Bord.

Paa samme Maade forholder det sig med Hensyn til Mandskabet under Dækket. Der skal i norske Skibe være 1 Fyrbøder for hver $3\frac{1}{2}$ Tons — i tropisk Farvand 3 Tons — Kulforbrug pr. Døgn. Er der 7 eller flere Fyrgange, bestemmes Fyrbødernes Antal efter Antallet af Fyrgange, saaledes at der skal være mindst 1 Fyrbøder for hver 4 Fyrgange paa hver Vagt. Her sejler man ud med 3 Fyrbødere paa en Baad, saaledes at der ikke er Spor af Erstatning, hvis en Fyrbøder bliver syg. Der er ikke Tale om, hvor meget Arbejde der kan paalægges dem, hvor mange Tons Kul de skal slæbe frem i Døgnets Løb, medens man i England, Frankrig og Australien har ganske bestemte Regler for, hvor stort et Forbrug af forbrændte Kul en Fyrbøder skal føre frem.

Med Hensyn til Kokmandskabet er det ligeledes saaledes i Norge, at paa ethvert Damp- og Motorskib, som har over 5, men ikke over 10 Mands Besætning, skal der mindst være 1 kogekyndig Mand, med andre Ord, en befaren Kok, og Antallet stiger, efter som Besætningens Antal kommer højere op. Paa ethvert Sejlskib i