

[Lynnerup Nielsen.]

melsen ofte ikke overholdes. Tit må fridage annulleres, og overarbejde hører til dagens orden, netop fordi rationaliseringen og det forrygende arbejdstempo har ændret forholdene totalt.

Vi kommunister kan ikke være tilfredse med de uændrede bemandingsregler. De dækker ganske naturligt ikke det underordnede mandskabs ønsker, hverken på dæk eller i fyrrum. Det kan heller ikke være rimeligt, at alene rederierne skal have fordelene ved den tekniske udvikling. Sømandene og søfyrbøderne har lige siden krigen haft en betydelig arbejdsløshed, og det bliver den arbejdsløse stab, der i dag må undgælde for en alt for tynd bemandingsordning, på hvis mangler der i praksis må rettes op ved systematisk overarbejde. Det må også forekomme mærkeligt, at de foreslåede bemandingsregler for matroser er ringere end dem, man i praksis arbejder under. Den gældende bemandingsordning, der har virket siden 1. april 1952, giver matroserne en mand mere på alle skibe med over 2 000 brt. Denne aftale er forlænget ved forligsmandsforslag i 1954 og 1956 og gælder til 1. marts 1958. Det må derfor forekomme mærkeligt, når loven stiller matroserne ringere, end tilfældet er efter de regler, der i dag er rådende.

Vi havde ikke regnet med, at lovforslaget ville indeholde bestemmelser om aspiranter, da sådanne bestemmelser ikke var medtaget i det lovforslag, der fremsattes den 25. oktober 1956, og som var til første behandling sidste folketingsår. Nu spørger altså denne aspirantordning på ny, og jeg er klar over, at det ikke er det underordnede dæksmandskab, der har bevæget handelsministeren til at fremsætte lovforslag herom. Der har stået for meget strid om denne sag, og sømændene har med forståelig bitterhed vendt sig imod ethvert forslag om en aspirantordning, der af matroserne kun kan opfattes som udtryk for en særlig hensyntagen til redernes specielle interesser.

Den såkaldte aspirantordning er uheldig, og derfor er mit parti utilfreds med, at man igen har taget den op. Mon ikke sådanne aspiranter til daglig i det fælles arbejde om bord i skibene af matroserne vil blive opfattet som en illegitim vordende officerskaste? De må ikke have haft en fagfor-

eningsbog i hånden; de kommer fra andre befolkningslag, det er noget, der ganske naturligt vil vække en vis bitterhed hos de sømænd, der fra deres tidligste ungdom har valgt søen som erhverv. Hertil kommer også, at de almindelige matroser hæmmes i at opnå en styrmandsuddannelse, og hvad værre er: hvis de har opnået at få styrmands-eksamen, vil de få større vanskeligheder ved at opnå ansættelse som styrmand. Mon ikke det vil vise sig at gå sådan, al den stund det er rederne, der ønsker denne såkaldte aspirantordning opretholdt, så disse aspiranter til sin tid kan få de ledige stillinger? Ordningen er jo prøvet. Den har kun skabt bitterhed hos de organiserede matroser, og det tjener ikke til fremme af et godt arbejdsforhold, at man nu vil gennemføre den ved denne lovgivning.

Jeg har en bemærkning til den højtærede handelsminister vedrørende lovforslagets § 2, nr. 4. Selv om jeg har læst såvel bemærkningerne som ministerens fremsættelsestale, vil jeg dog gerne spørge ministeren, om de såkaldte shelterdækstyper bliver målt og bemandet på samme måde som skibe med lukkede shelterdæk. Når jeg tillader mig at stille ministeren det spørgsmål, er det, fordi jeg ikke finder det klart nok udtrykt, om shelterdækslast eventuelt tæller med, når man måler bredden, således at bemandingsreglerne også fremover bliver anderledes for sådanne skibstyper. Det er jo et spørgsmål, som har overordentlig stor betydning for mandskabsberegningen for sådanne skibstyper, og ikke mindst, som ministeren også selv siger i fremsættelsestalen, fordi der findes et betydeligt antal skibe af denne type, der sejler med åbent shelterdæk. Når den tonnage, som et skib vitterlig er i stand til at rumme, bliver reduceret med en tredjedel, vil mandskabet ifølge bemandingsreglerne blive tilsvarende reduceret.

Vi er heller ikke tilfredse med bemandingsreglerne for søfyrbøderne. Det kan ikke være helt rigtigt, at bemandingsgrænsen ligger på 500 HK. Vi finder tillige, hvad søfyrbøderne også har gjort krav på, at de i lovforslaget nævnte 4 000 HK burde forhøjes helt op til 14 000 HK for at stå i et rimeligt forhold til hele den udvikling, der er sket, idet der bygges og anvendes flere og flere større skibe og mandskabet derfor bør være afpasset til disse langt større skibs-