

[Bladt.]

tajn Westborgs udtalelser for ingeniør Rosell i statens skibstilsyn, som henviser til en bestemmelse i den internationale konvention, hvorefter en åben båd skal kunne ros eller padles, og da den tyske båd er åben, kommer den ind under denne bestemmelse. Om den danske båd siger han, at den ikke kan godkendes, fordi den er en lukket båd.

Bladet stiller herefter følgende spørgsmål til hr. Rosell — jeg beder om tilladelse til et citat —:

„Forekommer det egentlig ikke at være udtryk for en forældet indstilling?“

Hr. Rosell svarer:

„De åbne redningsbåde har stadig væk deres store berettigelse i stille vejr, fordi de er nemme at komme i.“

Hertil blot den bemærkning, at det jo som oftest er i storm og uvejr, at en redningsbåd skal stå sin prøve.

Anledningen til, at jeg fremdrager sagen i folketingets spørgetid, er den, at kaptajn Walther Westborg personlig har henvendt sig til mig og både mundtligt og skriftligt har redegjort for problemet og klart påvist, hvilke fejl og mangler de nu anvendte redningsbåde er behæftet med, og hvilke fortrin den nye båd har.

Desværre tillader tiden ikke at uddybe dette spørgsmål; men jeg føler mig overbevist om, at der her ligger en opgave, som danske skibfartsmyndigheder må tage op til nærmere undersøgelse.

Må jeg dernæst sige, at når jeg har nævnt en bestemt redningsbåd, „Dana Rescuer“, hænger det sammen med, at det så vidt mig bekendt er den eneste af de nyere typer, som er fremstillet her i landet, samt at denne båd er blevet prøvesejlet over en distance på ca. 10 000 sømil tværs over Atlanterhavet til de vestindiske øer, gennem Panamakanalen og op langs Stillehavskysten, ofte i storm og uvejr — en distance, som er 3 gange længere, end nogen redningsbåd nogen sinde har sejlet. Det er vist ikke for meget sagt, at Walther Westborgs prøvesejlads med „Dana Rescuer“ var en bedrift, som vakte berettiget opsigt ud over verden.

Det forekommer mig naturligt, at der foretages en grundig undersøgelse af, om denne båd kan godkendes som lovligt redningsmateriel; og ud fra den betragtning, at når det gælder en forøgelse af sikkerheden for

søens folk, er det bedste ikke for godt, har jeg stillet følgende spørgsmål til handelsministeren: Vil ministeren på baggrund af den seneste tids skibulykker tage under overvejelse, at danske skibe på langfart udstyres med nye typer redningsbåde, som byder større sikkerhed, og i bekræftende fald, vil ministeren medvirke til en undersøgelse af, om den dansk konstruerede redningsbåd „Dana Rescuer“ opfylder forudsætningerne for at opnå godkendelse?

**Handelsministeren (Philip):** Lad mig indledningsvis sige, at „Hans Hedtoft“'s forlis i lighed med tidligere skibskatastrofer har bevirket, at statens skibstilsyn har fået en del forslag til nye typer af redningsbåde eller andet redningsmateriel, og det er klart, at statens skibstilsyn nøje gennemgår disse indkomne forslag for at se, om de muligvis indeholder forbedringer af det eksisterende redningsmateriel, der anvendes i danske skibe.

Lad mig dernæst som svar på det af det ærede medlem hr. Bladt stillede spørgsmål sige, at handelsministeriet allerede i 1957 tillod, at lastskibe i stedet for de krævede flåder til halvdelen af de ombordværende fik mulighed for at anvende gummiredningsflåder. I denne forbindelse kan jeg nævne, at Danmark — foruden Norge — er den eneste søfartsnation, som kræver flåder ud over sikkerhedskonventionens mindstekrav.

Kort efter, nemlig i marts 1957, deltog vi fra dansk side i en søfartskonference i London. Det væsentligste punkt på dagsordenen var spørgsmålet om for korte internationale rejser at gennemføre fælles regler for gummiflåders konstruktion og udstyr, og sådanne regler blev vedtaget på konferencen. Endvidere vedtog man ved samme lejlighed at tillade, at passagerskibe erstattede redningsbådene med undtagelse af to — en på hver side af skibet — med gummiflåder.

Det er mit indtryk, at danske lastskibe i vidt omfang har anvendt disse bestemmelser og udskiftet de hidtil brugte aluminiumsflåder med gummiredningsflåder.

For de lange internationale ruter ligger spørgsmålet imidlertid noget anderledes. Der er i London i 1948 undertegnet en international konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, og denne konven-