

[Peter Nielsen.]

bemanning bør altid ligge fast og i hvert fald ikke ændres så hyppigt; men siden vi i 1933 fik de første bemanningsregler, har skibsfarten undergået en rivende udvikling, og det, at der ikke er fastsat noget maksimum for dæksmandskabets størrelse, har med anvendelsen af de nye store skibstyper vel nok overlevet sig selv. Det er en bestemmelse, der siden 1933 er overført først fra en handelsministeriel bekendtgørelse, dernæst fra den ene lov til den anden. Det skete også ved revisionen i 1958. Man burde nok dengang have kunnet forudse udviklingen henimod de store skibe, ja, visse af dem var allerede dengang under bygning, men der var dengang ingen protest imod, at der ikke indførtes maksimumsbestemmelser, og bemanningskalkulaen indeholdt vedvarende en bestemmelse om, at matrosernes antal skulle forøges med én for hver 1 500 tons. Det erkendes nu fra alle sider, at en sådan bestemmelse har overlevet sig selv og vil virke urimelig ved bemanningen af de nye store skibe. Der var vel ingen, der i 1933 drømte om, at vi ville få skibe under dansk flag på op imod 40 000 tons, og der tales endda nu om 100 000 tons.

Et skib på 40 000 tons vil efter den nugældende lov skulle have en dæksbesætning på 29 matroser, 3 letmatroser, 1 ungmænd og 1 dæksdreng, altså i alt 34 mand, medens et skib på 100 000 tons vil få en dæksbesætning på 74 mand. Det vil være at stille helt unødige sikkerhedskrav, og der vil i øvrigt heller ikke være arbejde for så mange folk på disse skibe. Danmark vil også være den eneste nation, der opretholder så strenge bestemmelser, og resultatet vil da ganske givet blive, at man vil foretrække at sætte sådanne skibe under fremmed flag, en udvikling, som ingen kan være tjent med.

Det havde været bedst, om søfolkene og rederne havde kunnet enes om ændrede bemanningsregler og folketinget så kunne have lovfæstet en sådan enighed, men vore bemanningsregler indeholder også andre urimeligheder, som man med lige så stor ret kunne forlange ændret.

I søfartskommissionen blev der i sin tid fra sømændenes side gjort opmærksom på den ret beskedne bemanning af de mindre og mellemstore skibe, navnlig at beman-

dingsreglerne havde for mange letmatroser og ungmænd i forhold til matrosernes antal. Ligeledes var spørgsmålet om de åbne shelterdæksskibes bemanning fremme.

I det af handelsministeren nedsatte udvalg har det ikke været muligt for sømændene at komme på talefod med rederne om disse spørgsmål, og de skalaer, der er opstillet i udvalgsbetænkningen, indeholder heller ikke nogen indrømmelse for de mindre og mellemstore skibes vedkommende.

Jeg hilser derfor med glæde, at det foreliggende lovforslag indeholder i hvert fald kvalitative forbedringer, selv om jeg kunne have ønsket dem noget mere vidtgående. Men det må erkendes, at den skærpelse, der har fundet sted for de mellemstore skibes vedkommende, overstiger den forringelse, der er sket for de større skibstypers vedkommende, i hvert fald hvad det samlede antal af matroser angår. Der bliver 77 skibe, der hvert skal have 1 matros mere, medens forringelsen på de store højst vil andrage 36. Der vil altså ved det nye lovforslag komme 41 matroser mere i arbejde. Hvis de store skibes antal stiger i forhold til de mindre og mellemstore, vil forholdet naturligvis ændre sig, men der bygges dog stadig væk mellemstore skibe, og det vil sikkert kun blive inden for tankfartens område, at man vil se de meget store skibe. Letmatrosernes og ungmændenes antal vil blive noget formindsket, men et ændret forhold i antallet af matroser, letmatroser og ungmænd vil kun være en sund udvikling.

Efter den nugældende bemanningslov er der i danske skibe plads for 2 415 matroser, medens letmatrosernes, ungmændenes og dæksdrengenes antal er 1 723, hvortil kommer messedrenge m. v., således at det samlede antal, der er i en art matroselære, langt overstiger de 2 000. Det vil sige, at der årligt gennemsnitligt udlæres ca. 700 til et erhverv, hvor der kun er plads til 2 400. Aspirantordningen har bevirket, at kun få af disse 700 årligt udlærte kan gøre sig håb om at blive styrmænd og skibsførere, hvorfor der vil opstå en større og større arbejdsledighed blandt sømændene, selv om afgangsprocenten er større til søs end i andre erhverv.

Det foreliggende lovforslag vil betyde en vis forbedring, selv om det måske næppe er