

[Hanne Reintoft.]

besætningen ikke er stor nok, kan man også meget let orientere sig om, hvis man vil ulejlige sig med at se dæksbesætningernes overtidsregnskaber. Jeg kan nævne et eksempel med en enkelt pumpemand fra et stort rederi. Han havde i august måned 1967 op til 385 timers overtid. Når man lægger dem oven i den daglige arbejdstid, tror jeg, enhver kan regne ud, hvordan hans helbred og hvordan det almindelige samarbejds-klima vil blive på et sådant skib.

Der er, siden den gældende lov blev vedtaget, som jeg nævnte, sket mange skibulykker, hvoraf en del må forklares med det manglende antal kvalificerede besætningsmedlemmer om bord, herunder på vagt. Disse hændelser viser tydeligt, at søfartsorganisationerne er berettiget til at kræve en forandring i reglerne og til at søge at hindre nedskæringen af dæksmandskabet.

I det her foreliggende forslag skal jeg bl. a. særlig understrege udvidelsen af skalaen til også at omfatte coastere ned til en størrelse af 250 BRT. Baggrunden herfor er tendensen til at bygge coastere på lige under de 300 BRT, der kræver en større og mere kvalificeret besætning. At menneskemateriel er det billigste, man har inden for dansk skibsfart, fremgår med ubesmykket tydelighed både af den gældende lov, af dispensationerne og bittert nok af ulykkerne og af den måde, man tillader sig at forhandle med sømændenes organisationer på.

Et grelt eksempel på svagheden i de gældende bestemmelser for bemanningen på de små coastere kan vi læse i sømandsforbundets beretning fra 1966, hvor det oplyses, at mandskabet på coasteren „Else Priess“, der forsvandt i februar 1967, var sammensat således: kaptajnen var afløser og næppe kendt med skibet, styrmændene var nyuddannede på korrespondancekursus, der var desuden 4 dæksdrengene på henholdsvis 16, 16, 18 og 19 år og en ungdok på 19 år. Ingen af dem havde gennemgået nogen uddannelse på en søfartsskole. Ved forliset omkom hele besætningen. En mærkelig velfærdsstat, der byder umyndige børn sådanne arbejdsvilkår. Skibets ejer udtalte sig i dagbladet Aktuelt. Han gav udtryk for, at han intet kendskab havde til de tekniske problemer omkring så lille et skib,

og senere sagde han, at ansvaret alene måtte lægges på den druknede kaptajn og den uerfarne skibsbesætning, hvis forhyring kaptajnen havde ansvaret for. Rederen kunne slutte med at sige — og her kommer vort ansvar ind — at besætningen var i overensstemmelse med loven.

De efterladte koner og mødre fra dette og andre forlis vil sikkert vide at værdsætte hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt)s morsomhed om Nyhavns Rose. Det viser jo til fulde venstres indstilling, når små almindelige familier kommer ud i ulykke på grund af utilstrækkelige bemanningsregler.

Vort forslag tager sigte på at sikre mere trygge bemanningsregler både for små og store skibe for at gavne sikkerheden til søs. Lad mig her nævne, at jeg er enig i store dele af SFs lovforslag; også forslaget om den forbedrede besætning i maskinen. Dog må jeg vende mig mod de foreslåede bemanningsregler for skibe på mellem 2.000 og 5.000 BRT; grænsen må efter vor mening gå op til 4.500 BRT for at undgå, at man ligesom ved coasterbyggeriet bygger skibe under grænsen for at spare på besætningen.

Vi kan heller ikke acceptere, at der i SFs forslag om småskibene slettes en befaren mand til fordel for en dæksdreng, og at der i skibene mellem 500 og 1.400 t igen slettes en matros for en ungmand. I de to næste skalaer foretages der også forandringer, så det bliver ubefarent mandskab i stedet for befarent.

Der ligger jo også her et andet problem. Der er meget stor arbejdsløshed blandt sømændene — hvor stor skal jeg senere komme tilbage til. Samtidig er der en tendens til, at man med bemanningslovens regler i hånd trækker unge til faget, beskæftiger dem, mens de oplæres, for derefter at overlade dem til den langvarige arbejdsløshed, vi har, fordi der ikke er brug for de befarene. Også andre fags arbejdsgivere bruger denne praksis, som er absolut forkastelig, og ministerens udsagn om, at man ikke kunne sende folk på søfartsskole, fordi man manglede mandskab, er faktisk helt hen i vejret.

Dernæst skal jeg understrege vort forslag om, at der i skibe på over 500 t skal være mindst to mand af dæksbesætningen; heraf mindst en befaren, på hver vagt. Forslaget er yderst rimeligt, og lignende bestemmelser findes da også i andre landes bemannings-