

[Industriministeren]

For så vidt angår skibets stabilitetsforhold har direktoratet for statens skibstilsyn oplyst, at de endelige beregninger, herunder sejlt tryksberegninger, først kunne foretages efter den d. 30. september 1981 afholdte krængningsprøve.

Beregningerne blev den 1. oktober 1981 indsendt til direktoratet og samtidig bragt om bord i skibet. Ved hovedsynets afslutning konstateredes, som det fremgår af hovedsynsrapporten, at de nævnte beregninger forelå om bord. På basis af resultatet fra krængningsprøven samt indholdet af de foretagne beregninger skønnede den synende skibsinspektør, at stabilitetsforholdene var i orden, og at fartstilladelse kunne udstedes. De foreliggende beregninger blev godkendt af direktoratet og tilsendt rederiet med skrivelse af 7. oktober 1981, hvorefter det af skibsinspektøren i forbindelse med udleveringen af fartstilladelsen stillede krav om stabilitetsoplysninger om bord i skibet kunne opfyldes.

Statens skibstilsyn
Inspektoratet for Fyn

Bilag

Vedr. S.11 »Activ«.

På direktoratets anmodning skal jeg som tillæg til indsendte rapporter vedrørende hovedreparation og ændring til lejrskoleskib af ovennævnte skib tilføje følgende:

Jeg har fulgt skibets reparation nøje, medens denne pågik dels ved Michael Kiersgaards træskibsværft i Troense, dels under skibets landsætning i Rudkøbing (Kiersgaards værft rådede ikke over bedding) og endelig under skibets færdiggørelse i Nyborg.

Arbejdet er således kontrolleret grundigt på basis af min store erfaring i træskibe og i overensstemmelse med givne retningslinjer fra direktoratet, herunder Skibstilsynets Meddelelse nr. 356, og det indebærer således også, at kalfatringen er grundigt kontrolleret. Ifølge min arbejdsjournal har jeg besigtiget skibet 12 gange.

Istøbningen af ballast har jeg ikke kontrolleret, men ved afholdelse af krængningsprøve har jeg konstateret ballastens tilstedeværelse og tilstrækkelighed, og at denne bestod af beton, således som det er normal udførelse i træskibe. For at give ballasten tilstrækkelig vægtfylde er jeg bekendt med, at der er istøbt

jerndelev, men det kunne ikke ses under betonoverfladen.

For at give direktoratet nogle supplerende oplysninger, har jeg for disses vedkommende benyttet skema O-skrog. Det drejer sig væsentligst om hoveddimensioner og ankergrej, og de øvrige rubrikker har jeg således ikke udfyldt, idet jeg anså disse for besvaret ved at erklære, at skibet var hovedrepareret og med uændrede materialedimensioner.

Oluf V. Petersen.

Til direktoratet for statens skibstilsyn,
København.

Spm. nr. S 691

Til justitsministeren (23/2 83) af:

Lawaetz (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor stor en del af de gennem det sidste år anholdte og afhørte BZere der hører hjemme på Nørrebro, samt aldersfordelingen på de anholdte?«

Begrundelse

Det er allerede kendt, at mange af disse mere eller mindre professionelle ballademagere kommer udefra, også fra såkaldt bedrestillede befolkningsgrupper. Der har endda været svenskere blandt de anholdte.

Det er således væsentligt at få analyseret, hvor mange der reelt mangler anstændige boligforhold, og hvor mange der blot er ude på at lave ballade og nedbryde den eksisterende samfundsorden.

Besvarelse (4/3 83):

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Politidirektøren har over for justitsministeriet oplyst, at der i perioden 1. januar 1982 til 24. februar 1983 har været anholdt 339 personer i forbindelse med såkaldte BZ-aktioner.

Bopælsforhold:

– Uden bopæl.....	3
– Nørrebro i København	66
– København i øvrigt samt Frederiksberg	171
(heraf Christiania 3)	
– Københavns omegn	60
– Det øvrige land	31
– Udlandet, uden fast tilknytning	