

[Rager.]

eller ændre. Det må være naturligt, at folketinget på et så vigtigt område foretager en meget kritisk gennemgang. Der kan være enkeltheder, som jeg måske kunne påpege nu, men jeg vil gerne ganske se bort fra det, for skal man begynde ét sted, så kan man let fristes til at gå videre og fremsætte yderligere kommentarer. Det vil jeg nødig som stedfortræder i dag.

Jeg vil blot sige, at ved siden af vort tilsagn om velvillig behandling ligger der også et forbehold over for alle enkeltheder, og at vi forbeholder os vor ret til at kritisere enkelte punkter. Men jeg håber, det skal lykkes at få en enighed tilvejebragt, således at denne lovgivning inden for en rimelig tid kan føres til ende.

**Lynnerup Nielsen:** Som allerede nævnt af tidligere ordførere kan det være naturligt efter den udvikling, dansk skibsfart har undergået — en udvikling, der vel i særlig grad har fundet sted efter krigen — at lovgivningen på dette område trænger til en ændring. Og det er både i spørgsmålet om uddannelse og om bemanning, at lovgivningen må bringes i overensstemmelse med den udvikling, hele skibsfarten har været inde i.

Det, som ligger til grund for de tre lovforslag, vi her behandler, er de betænkninger, der blev afgivet af den i 1947 nedsatte kommission. De første af disse betænkninger forelå allerede, da loven om sønæring blev ændret i december 1950.

Det er vel næppe rimeligt at forlange, at søfartskommissionen, der allerede i 1949 havde den betænkning færdig, som loven af 1950 midlertidigt kom til at hvile på, skulle kunne forudse hele denne udvikling. Man er nu mere og mere i skibsfarten gået over til oliefyring, hvilket også er blevet nævnt; den kulfyrede drift er meget stærkt i aftagende. De skibe, der i de senere år er bygget, er langt, langt større end dem, man byggede tidligere, hvilket også er en udvikling, der må antages at fortsætte i tiden fremover, ikke mindst nu, da fragtområdet har ændret sig meget fra den tidligere Nord- og Østersøfart til den såkaldte oversøiske fart. Den rationalisering, der er sket i alle havne med det tekniske udstyr til losnings- og lastningsarbejdet, bevirker jo, at arbejdet

kan foregå i et forrygende tempo, og det gør arbejdet for mandskabet om bord mere forceret. Skibene er også i stand til at foretage flere og hurtigere rejser, og der stilles større og større krav til de enkelte sømænds arbejdsydelse. Det er heller ikke almindeligt, at vore søfolk kan regne med, at deres fridage bliver overholdt, og overarbejde er meget almindeligt. Skal 8 timers arbejdsdagen gælde for søens folk, må der være en bemandingsordning, som tager sigte herpå og i det hele tager hensyn til udviklingen på fragtområdet med de større skibe og den stærke tekniske udvikling såvel om bord som i havnene. Det kan ikke være rigtigt, at det stadig skal være rederierne, der tager fordelene af hele den tekniske udvikling og rationalisering.

Derfor mener vi ikke, at lovforslaget om bemandingsordningen kan tilfredsstille søens folk. Da loven sidst var til behandling i 1950, gav vi ligeledes udtryk for, at den bemandingsordning, man da ville gennemføre, ikke dækkede de berettigede krav, som var stillet ikke mindst fra det underordnede mandskabs side; her tænker jeg særlig på matroser og søfyrbødere. Vi ser ikke rettere, end at det i dag foreliggende lovforslag heller ikke indeholder bemandingsregler, der kan tilfredsstille de krav og ønsker, som vi mener er til stede blandt sømænd, matroser og søfyrbødere.

Vi kan tilslutte os en række af de synspunkter og ønsker, der er fremsat af mindretallet i betænkningen om en bedre bemanningsskala for det underordnede mandskab, ønsker, som bl. a. søfyrbøderne også har fremsat, nemlig om, at bemandingsgrænsen nedsættes fra 500 HK til 400 HK. Det må der efter vor opfattelse kunne tages et rimeligt hensyn til, ligesom vi mener, at maskinkraften bør lægges til grund for denne bemanning og ikke antallet af brutto registertons. Jeg kan også slutte mig til de ønsker, det ærede medlem hr. Peter Nielsen fremsatte i den retning.

Vi kan ligeledes tiltræde det forslag, der er fremsat fra søfartsorganisationernes side om, at der finder en yderligere graduering sted fra de i loven fastsatte 4 000 HK helt op til 14 000 HK. Det vil stå i et rimeligt forhold til det, udviklingen på dette område har medført, idet der bygges og anvendes flere og flere større skibe, og vi mener, at