

[Vivike.]

været en mere befaren besætning, havde der måske været sat en redningsbåd ud. „Else Priess“ havde ingen befaren besætning. Den havde en menig dæksbesætning bestående af 4 dæksdreng, hvoraf ingen havde været på skole, de to af dem havde mindre end 2 måneders sejlads bag sig, de to andre mindre end 6 måneder.

Jeg tvivler på, at vore ordentlige rederier, uanset bemandingsloven, ville bemande et skib på så uforsvarlig en måde, men da vi efterhånden har en del ikke ordentlige rederier, vil jeg spørge ministeren, om han er villig til at overveje en ændring af bemandingsloven, således at den får virkninger for skibe under 300 bruttoregister tons.

Handelsministeren (Tyge Dahlgaard): I henhold til den gældende bemandingslovs § 6 begynder bemandingsskalaen for dæksmandskabet ved skibe på 300 registertons brutto. Denne tonnagegrænse blev fastsat ved ændringen i bemandingsloven i 1964. Før 1964 var situationen den, at tonnagegrænsen var 400 t; denne grænse havde været gældende siden 1950. I den laveste tonnagegruppe for lastskibe, mellem 300 og 400 t, er bemanningen fastsat til 3 mand, nemlig 1 letmatros, 1 ungmand og 1 dæksdreng. For alle skibe, og således også for skibe under 300 t, gælder imidlertid den almindelige regel i bemandingslovens § 3, hvorefter ethvert skib eller fartøj skal have det af hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen nødvendige mandskab. Jeg kan nævne, at i Norge begynder bemandingskalaen ved 200 t, og at der for skibe mellem 200 og 300 t uden for kystfart kræves 3 mand på dækket foruden føreren og styrmanden.

Når større skibulykker er indtruffet, har statens skibstilsyn undersøgt, om der har været forbindelse mellem ulykkens opståen og forløb og mandskabets størrelse. Under denne gennemgang af ulykkessager er der ikke fremkommet momenter, som har kunnet tilstyrke den opfattelse, at ulykkerne skyldes utilstrækkelig bemanning. Ved „Else Priess“'s tragiske forlis den 23. februar bestod skibets underordnede mandskab af i alt 4 mand i alderen 16-18 år.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at folketings-

udvalget vedrørende forslag til forskellige søfartslove har bedt mig om en redegørelse for årsagerne til „Else Priess“'s tragiske forlis; endvidere har udvalget rejst spørgsmålet om, hvilke konsekvenser det vil få for den nuværende coasterflåde, såfremt bemandingsskalaen ændres til at omfatte maskindrevne skibe på over 250 t mod som i øjeblikket 300 t. Der vil derfor i dette udvalg finde en nærmere drøftelse sted af de problemer, som forliset rejser.

Vivike: Jeg takker ministeren for svaret. Det helt afgørende er ikke mandskabets størrelse. Jeg vil jo tro, at et sådant skib havde været bedre og mere sikkerhedsmæssigt bemanded, hvis der bare havde været 3 mænd på dækket, men så et par af dem havde haft en længere sejladstid, altså havde lært noget sømandskab, haft mere erfaring, end disse 4 omtrent ubefarne drenge havde det.

Vi ved jo alle sammen, at der bygges forfærdelig mange coastere præcis på 299 t for at komme uden om bemandingsloven, og det er en trafik, som jeg mener vi må prøve på at standse. Ministeren har henvist til bemandingsudvalget, og så må vi dér tage problemet op og stærkt overveje at sænke denne tonnagegrænse på 300 t for at sætte en grænse for de uansvarligheder, som fra disse coasterindehaveres side lægges for dagen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Holger Hansen** til undervisningsministeren:

„Finder ministeren det rimeligt, at oprettelsen af en observationskoloni for adfærdsvanskelige børn i Maribo amt sinkes af kompetenceproblemer mellem undervisningsministeriet og ministeriet for familiens anliggender?“

Holger Hansen: Mit spørgsmål til undervisningsministeren er jo enkelt og ligetil.

Når man i et amt har arbejdet hårdt og energisk for at kunne imødekomme behovet for en observationskoloni, når man har besluttet selv at ville betale uden hensyn til, at ministeriet ikke har kunnet eller villet stille nogen refusion fra staten i udsigt, når man på alle måder, så vidt jeg er orien-