

[**Ministeren for handel, industri og søfart.**]

svarende måde, som hvis det var private, der havde ønsket en sådan aftale; og aftalen er truffet med fuld tilslutning fra hele vareudvekslingsudvalget, så der er vist desværre ikke noget at hente for det ærede medlem på dette område.

**Anker Lau:** Jeg har kun en ganske kort bemærkning til den højtærede minister, som synes at have forstået mig derhen, at vi alle sammen skulle være kønt enige om, at loven ikke kunne undværes. Det kommer nu meget an på, hvad man lægger ind i dette. Jeg har i og for sig aldrig hævdet, at man kunne afskaffe en lov som denne med dens vidtforregnede virkninger fra i dag til i morgen; det, jeg har understreget meget stærkt, er, at den skal afvikles. (*Ministeren for handel, industri og søfart* [Lis Groes]: Synes det ærede medlem, at tidspunktet er belejligt?). Tidspunktet kan udmærket godt forklare, at en afvikling kan fortsættes og aftales. Man kan jo godt male en vis mand på væggen, men det skal man naturligvis være lidt forsigtig med, og jeg tror ikke, der er nogen grund til i dag at afstå fra at drøfte en afvikling af denne lov på mange områder, hvor en sådan afvikling netop ville have afgørende indflydelse på den inflatoriske udvikling, vi alle sammen gerne ser standset.

**Weikop:** Jeg har tilstræbt ved denne forhandling så vidt muligt ikke at komme ind i en debat. Jeg beklager derfor, at den højtærede minister mener, at jeg lægger et odiøst skær over en vareudvekslingsforretning, som er udført af Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger. Det har jeg ikke gjort — overhovedet ikke. Jeg har nævnt, at der fandt varebytteforretninger sted i stort omfang; jeg mente, de var låst for fast inde, og så nævnte jeg et eksempel, jeg har fra dagspressen. Det hedder derom, at Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger mener — det er rigtigt, som den højtærede minister sagde, at det er Sovjetunionen, det drejer sig om — at disse forretninger kun kunne udføres af den, fordi de var af et meget stort omfang. Og så siger jeg her fra talerstolen, at jeg gerne vil have dette drøftet i vareforsyningsudvalget, fordi der i loven står, at den højtærede minister

kan redegøre for varebytteforretninger. Andet og mere er der ikke, og jeg synes ikke, den højtærede minister skal bruge vendingen: her er ikke noget at hente. Jeg har overhovedet ikke tænkt på at hente noget. Jeg har tænkt på at få en oplysning om disse ting — intet som helst andet — og jeg går ud fra, at Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger også vil være tjent med, at der gives en oplysning herom, hvis der hersker nogen tvivl, og det mener jeg altså at ministeren selv mener der gør, for eller var bemærkningen om, at her var ikke noget at hente, vel ikke kommet.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes):** Til det ærede medlem hr. Weikop vil jeg blot sige, at det har undret mig, at Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger atter i år skulle spille en rolle i diskussionen i det høje ting omkring denne lovgivning. Jeg skal gerne komme med alle ønskede oplysninger i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Lars P. Jensen:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om danske skibes bemanding og om søneringsbeviser.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 161, fremsættelsen i tidenden sp. 473).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de under de to følgende punkter på dagsordenen opførte sager, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om nautiske eksaminer m. m.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 193, fremsættelsen i tidenden sp. 473).

[Formanden.]

*Første behandling af forslag til lov om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 209, fremsættelsen i tidenden sp. 473).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Peter Nielsen:** Siden loven om sønæring og navigation for 40 år siden blev vedtaget, har den danske handelsflådes struktur og fiskerierhvervet ændret sig ganske betydeligt. Medens man dengang i selve handelsflåden havde 1 500 skibe på ca. 850 000 brutto registertons, har man i dag kun 927, der til gengæld har en samlet tonnage på over halvanden million. De over 700 sejlskibe eksisterer ikke mere, og dampskibenes antal er faldet fra 596 til 125, medens motorskibenes er forøget fra 179 til 802. Det har da også i årenes løb været nødvendigt at ændre søfartslovene i trit med de ændringer, søfarten og fiskeriet var ude for. Vi har fået en række tillægslove, dispensationer m. v., der selvfølgelig ikke har gjort de pågældende love og bestemmelser mere overskuelige og heller ikke helt har fået dem til at svare til tidens krav.

Det må derfor hilses med glæde, at den højtærede handelsminister nu har fremsat forslag til 3 nye love, der samler alt om de søfarendes uddannelse, bemandingsforhold m. v. Tilsyneladende er der ikke tale om forenkling, idet der indføres flere arter af eksaminer, ligesom der bliver flere slags sønæringsbeviser. Jeg er dog overbevist om, at forslagene vil blive hilst med tilfredshed af såvel søfarten som fiskeriet. Man behøver nu blot den uddannelse og det sønæringsbevis, man har brug for i sit specielle virke, og er ikke tvunget til at gennemgå en yderligere kostbar og unødvendig uddannelse. Eksempelvis kan nævnes, at den danske småskibsfart i dag i høj grad benytter sig af de nye såkaldte carolinerbåde, der ligger mellem 100 og 150 brutto

registertons. Man har hidtil skullet have styrmandseksamen for at føre en sådan båd, medens konkurrerende nationers skibe af samme art kan føres af sætteskipperer. Ved at indføre 2 grader af sætteskipperseksamen opnår man nu også dette for danske skibes vedkommende.

Der kan nævnes mange andre eksempler på, at uddannelsen efter lovforslagene bliver indrettet efter skibsfartsforholdene, som de er i dag. Som nævnt har vi med undtagelse af vore skoleskibe ikke sejlskibe mere, og det er derfor på tide, at vi, sidst af alle nationer, opgiver det forældede krav om sejlskibsuddannelse for navigatører. Det svarer til, om man ville forlange kursus i hestepasning for erhvervelse af førerbevis til automobil. I stedet er der foreslået 4½ måneders sejltid med skoleskib, og selv om andre lande ikke, heller ikke de nordiske, stiller dette krav til vordende navigatører, kan man for så vidt ikke have noget imod, at skoleskibsuddannelsen indgår i undervisningen, selv om den ikke er egentlig påkrævet.

Vort statsskoleskib viser på en smuk måde flaget i fremmede havne, og det ville være beklageligt, om vi ikke fremtidig skulle have et skoleskib under dansk flag, skønt det ikke er nogen billig fornøjelse, idet skoleskibet „Danmark“ alene koster over 800 000 kr. årlig i drift. Selv om der gennemføres 2 årlige togter med forskellige hold, vil det koste samfundet 5 000 kr. pr. elev. Skal man som følge af det foreslåede obligatoriske krav blive nødt til at bygge flere skoleskibe, er det vel et spørgsmål, om søfartsuddannelsen ikke ville have større udbytte af de penge på en anden måde. De moderne navigationsmidler såsom radar, ekkolod og radiopejling kræver nye undervisningsmidler, og selv om man mener at kunne anvende en isbryder som øvelses-skib, kan det dog senere blive nødvendigt at anskaffe et egentligt instrumentskib, og et sådant er man sikkert mere tjent med end med flere skoleskibe.

„Georg Stage“ kan vel aflaste statens

[Peter Nielsen.]

skoleskib noget, ligesom rederierne måske i højere grad vil bygge skoleskibe. Men skal man stille skoleskibssejladssom krav til de vordende navigatører, vil det blive nødvendigt med en vidtgående dispensationsordning.

Inden for alle samfundsfunktioner tilstræber man jo så demokratiske advancements- og uddannelsesforhold som muligt. Bl. a. muliggør den nye forsvarsordning, at det på alle trin af karrieren er muligt at tage videregående uddannelse og at avancere fra menig til de højeste poster. Dette princip skulle også gerne fastslås for handelsflådens vedkommende. For mange sømænd arter forholdene sig således, at det først er i den voksne alder, de beslutter sig til at blive styrmænd. Man kan have været på langfart og derfor ikke have haft lejlighed til at indtegne sig til skoleskib, eller man kan først i en forholdsvis sen alder have opnået så stor opsparing, at der kan tænkes på en styrmændseksamen. Det er i dag og vil fremdeles være det sundeste princip, at handelsflådens officerskorps rekrutteres fra de egentlige sømænds rækker. Kunstigt at skabe en officerskaste, som man i de senere år har set tendenser til, vil ikke gavne dansk søfart. Spildprocenten bliver på denne måde også for stor, idet vore navigationsskoler kan blive optaget af folk, der ikke efter endt eksamen søger til søs igen, men anvender eksamen til at få arbejde i land, bl. a. inden for toldvæsen og politi.

Den voksne sømand vil derimod altid søge til søs igen; erfaringen viser dette. På det grundlag kan det være farligt at stille ufravigeligt krav om skoleskibsuddannelse. Man kan heroverfor hævde, at den voksne sømand jo blot kan tage sine 4½ måned på skoleskib; men et skoleskib er indrettet og beregnet for ganske unge mennesker i 16-18 års alderen, og at sætte en befaren sømand på et sådant skib mellem ganske unge mennesker vil ikke være heldigt. Jeg behøver her blot at citere, hvad formanden for Dansk Navigationslærerforening, hr. Gert V. Nielsen, mener. I forbindelse med den nu forladte tanke om at lade skoleskibsuddannelsen foregå mellem 1. og 2. år af navigationsundervisningen skriver han i et brev, der

er aftrykt som bilag 5 til den 3. kommissionsbetænkning, bl. a. følgende — jeg beder om tilladelse til at citere —:

„Den karaktermæssige påvirkning, som skoleskibet skulle give, bør bibringes de unge på et så tidligt tidspunkt som muligt. Den vil efter mit skøn ingen værdi have — den vil måske virke negativt — over for voksne mænd i 22-30 års alderen, som er almindelig hos navigationskoleeleverne.

Skoleskibsuddannelsen vil forekomme drenge, der lige kommer til søs, naturlig, vel endog tillokkende. For navigationskolernes voksne elever vil skoleskibsuddannelsen sandsynligvis stå som en meningsløs hindring.

Undervisningen i manuelle færdigheder er rimelig for drenge, der skal til at begynde deres sejladssom; men for folk, der har sejlet som matros i et halvt år eller mere, forekommer den mig urimelig.

Det specielle sejlskibsarbejde med hensyn til manøvrering o. lign. har ingen praktisk betydning i dag. Det kan være en gavnlige træning for en dreng, før han skal i gang med arbejdet i handelsskibe; men det har ingen mening at forsøge at „ruske op“ i voksne mennesker med et arbejde, der intet praktisk perspektiv har.“

I denne forbindelse vil jeg gerne henlede opmærksomheden på § 43 i lovforslaget om sønæringsbeviser. Her åbnes der mulighed for — efter henstilling fra Nordisk Råd — at skandinaviske sønæringsadkomster skal have gyldighed gensidigt i de nordiske landes handelsflåder undtagen for skibsføreres vedkommende. Det må hilses med glæde, hvis vi også for styrmænds vedkommende kan få et fælles nordisk arbejdsmarked, men hvis der opretholdes et ufravigeligt krav om skoleskibsuddannelse for danskeres vedkommende, vil det f. eks. betyde, at en nordmand nemmere vil kunne uddanne sig til at blive styrmænd i en dansk båd, end en dansker kan.

Forslaget åbner jo også vedvarende adgang for marineofficerer til at udmønstre som styrmænd, skønt de ingen skoleskibsuddannelse har. Skal der derfor skabes en ligelighed, og vil man for søfartens vedkommende opretholde det sunde princip, at man kan avancere fra laveste til højeste,

[Peter Nielsen.]

bør der være en dispensationsbestemmelse om, at kravet om skoleskibssejladts kan fraviges, for så vidt navigationseleven har en bestemt alder og i øvrigt har en vis sejltid bag sig.

Bemandingsreglerne for det underordnede dæksmandskab og maskinpersonel blev revideret i 1950 på grundlag af en kommissionsbetænkning fra 1949. De er derfor optaget uforandret i det foreliggende forslag, men de forløbne 7 år har dog allerede bragt nogle erfaringer med hensyn til skibes bemanning, og der kan vel være grund til at se på visse enkeltheder, som jeg ikke her ved førstebehandling skal komme ind på.

Selve princippet om bemanning efter bruttoregister-tonnage er imidlertid noget betænkeligt, navnlig efter at der i de senere år er dukket nye skibstyper op. Typen åbne shelterdæksbåde kendes jo nu mere og mere, og det gør, at bemandingsreglerne bliver noget udflydende. Det vil vel være mest forsvarligt at bemane en båd efter dens størrelse, altså dødvægtstonnagen, men kan man få fastslået princippet om, at bemanningen altid skal foretages efter lukket shelterdæk, kan vel systemet med brutto register-tonnage opretholdes.

Princippet om, at fuldbefarne matroser kan erstattes med andre, er også betænkeligt. Således kan en fuldbefaren matros erstattes af en tømrer med kun 1½ års sejltid, men denne kan f. eks. ikke være rorgænger; han har heller ikke bestået synsprøve, og ved sikkerhedsmæssige foranstaltninger vil han ikke kunne erstatte en fuldbefaren matros.

Da skibsrederne og sømændene for længst er enedes om, at aspiranter ikke kan medregnes til besætningen, er den passus, der omhandler dette forhold, strøget i forslaget, idet den ingen praktisk betydning har mere.

Ikke alene mandskabets, men også passagerernes sikkerhed må der imidlertid tænkes på i en sådan lov, og der er da også foreslået større officersbemanning på passagerskibe end på trampskibe. Noget tilsvarende er ikke bestemt for mandskabets vedkommende, og dette spørgsmål bør vel overvejes. I 1948 blev der i London udfærdiget en konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, og selv om denne konvention endnu ikke er ratificeret af Danmark, er den dog værd at

tage i betragtning, når der skal laves danske bemandingsregler. Den siger bl. a., at der i hver redningsbåd, som skal rumme højst 41 personer, skal være 2 uddannede søfolk, hvilket må siges at være et beskedent krav. Men det kan ikke opfyldes for danske passagerskibes vedkommende, hvis de skal bemannes efter den foreslåede skala og vi ikke får en speciel bemanningsskala for passagerskibe. En sådan vil ikke virke generende for vore store, anerkendte passagerskibsrederier, idet de af sikkerhedsmæssige grunde har langt større besætning, end loven foreskriver, men i de senere år har jo små, nye rederier begyndt at give sig af med passagertrafik, og det er et spørgsmål, om bemanningen her er forsvarlig, selv om den opfylder lovens bogstav.

Bemanningen af maskinen kan der måske også for alle skibsarters vedkommende være grund til at se på. Medens der således for officersbesætningens vedkommende udelukkende regnes efter hestekræfter, tages der for det underordnede maskinpersonales vedkommende også hensyn til skibets brutto register-tonnage. Den er som omtalt i dobbelt forstand et flydende begreb, og da vi jo i dag har forholdsvis små skibe, i hvert fald opmålt i bruttotons, og med et ret stort maskineri, vil det vel være mest hensigtsmæssigt, om man også for det underordnede maskinpersonales vedkommende bemander udelukkende efter hestekræfter og så måske også får slået fast, hvad en hestekraft er. Her synes også forskellige begreber at gøre sig gældende.

Om lovforslaget om eksaminer for skibsmaskinmestre har jeg ikke mange bemærkninger, idet det nogenlunde bygger på gældende principper. Dog er maskinpasser- og motorpasserprøverne sammenlagt til en lidt større maskinisteksamen af samme praktiske årsager, som gør sig gældende for sætteskipperne. Der forlanges nu egentligt svendebrev som maskinarbejder for at kunne blive maskinmester. Det er et sundt princip, og det var ønskeligt, om det også for dækkets vedkommende kunne fastslås, at det er fra arbejdspladsen, officererne rekrutteres.

Efter lovforslagene skal der nedsættes et uddannelsesråd til at tilrettelægge uddannelsen af skibsofficerer og fiskere og et skoleråd, der skal forestå uddannelsen af

[Peter Nielsen.]

maskinmestre. Det førstnævnte råd skal altså også beskæftige sig med fiskeres uddannelse, og det må synes rimeligt, at fiskerierhvervet bliver repræsenteret ved, at f. eks. Dansk Fiskeriforening og Vestjysk Fiskeriforening i fællesskab udpeger et medlem. Ligeledes synes det mig betimeligt, at Sømændenes Forbund også bliver repræsenteret, idet det er størsteparten af dets medlemmer, der skal uddannes. Analogt med dette bør vel smede- og maskinarbejderne også være repræsenteret i skolerådet for maskinmesteruddannelsen.

I øvrigt skal jeg anbefale de tre lovforslag, der som grundlag har et meget grundigt kommissionsarbejde, som har affødt ikke mindre end 4 betænkninger. Vedtagelsen af disse forslag vil bringe uddannelsesforholdene for søfolk på højde med tiden og den nye udviklings krav og vil tjene til fortsat at hævde Danmark blandt de betydende søfartsnationer.

**Gideon:** Som det ærede medlem hr. Peter Nielsen til slut sagde, er de foreliggende tre lovforslag jo alle resultat af undersøgelser og overvejelser, der er anstillet af den af handelsministeriet i 1947 nedsatte såkaldte søfartskommission, som bestod af repræsentanter for de søfarende, for rederne, for fiskerierhvervet og for administrationen, og som havde til opgave bl. a. at fremkomme med indstilling angående spørgsmålet om en rationel tilrettelæggelse af sømandsuddannelsen.

Denne kommission har både i 1948 og 1949 afgivet betænkninger, der har ført til forskellige love, lovene om sømandsuddannelse, om ændringer i sønæringsloven, om bemandingsregler for den underordnede dæks- og maskinbesætning og om uddannelse af skibskokke. I 1952 blev der afgivet en betænkning vedrørende navigationsundervisningen, og nu foreligger der altså en ny og omfattende betænkning, der har dannet grundlaget for de tre foreliggende lovforslag, der alle i alt væsentligt er i overensstemmelse med kommissionens indstillinger og de af kommissionen udarbejdede udkast til lovforslag.

Det siger vel sig selv, at en lovgivning som den, der her er tale om, og som således

hviler på en enstemmig indstilling fra en så sagkyndig kommission, som tilfældet er, og hvori alle grene og alle organisationer vedrørende skibsfarten har været repræsenteret, sikkert vil få en let gang gennem det høje ting. Men naturligvis er der adskillige enkeltheder, som vi må se på, og som vi naturligvis bedst ser på i et udvalg.

Hvad angår det første lovforslag, lovforslaget om skibes bemanning og om sønæringsbeviser, er det klart, at der siden 1916, da den forrige lov blev gennemført, er sket store ændringer på alle områder, såvel med hensyn til antallet af skibe, til disses størrelse og drivkraft som med hensyn til deres beskæftigelsesområde.

Det fremgår således af kommissionens oplysninger, at det samlede antal skibe i tiden 1917-1955 er blevet formindsket med ca. 40 pct., medens skibenes samlede tonnage er blevet forøget med næsten 80 pct. Det fremgår heraf, at tendensen stadig er gået i retning af bygning af større skibe, og samtidig er der også sket en voldsom udvikling med hensyn til skibenes drivkraft. Endnu i 1917 var der i vor handelsflåde 747 sejlskibe på over 20 brutto registertons med en samlet bruttotonnage på godt 115 000 t, medens motorskibene kun udgjorde ca. 10 pct.; og resten, ca. 76 pct., bestod af kulfyrede dampskibe. I dag er sejlskibene fuldstændig forsvundet; kun 15 pct. af den samlede tonnage udgøres nu af kul- og oliefyrede dampskibe, medens motorskibenes antal er helt oppe på 85 pct.

Endelig er der sket store ændringer med hensyn til handelsflådens beskæftigelsesområde. Indtil den sidste krig var størsteparten af vor skibe endnu beskæftiget i trampfart i de europæiske farvande, men efter denne har en del af de større rederier i stigende grad sat deres skibe ind på oversøisk linjefart, ligesom også danske rederier på grund af det stærkt forøgede forbrug af råolie er gået ind på bygningen af tankskibe. Det er derfor — med den udvikling, som har fundet sted på alle områder — naturligt, at kommissionen har fundet det hensigtsmæssigt at se bort fra den hidtil gældende sønæringslovgivnings opbygning og har opstillet helt nye kriterier.

Det fremhæves herved i kommissionsbetænkningen, at det har været nødvendigt

## [Gideon.]

at tage vidtgående hensyn til forholdene for dansk skibsfart, ikke alene som de er i dag, men også som de kan forventes at blive fremover, ligesom man har taget hensyn til konkurrencen med udenlandsk skibsfart og til de søfarendes særlige forhold m. v.

Der er også taget hensyn til de vanskeligheder, som vi jo alle ved der har været med hensyn til at opfylde den nuværende lovgivnings krav vedrørende enkelte af de pågældende beviser. Der tænkes vel her navnlig på de krav, der er stillet til vorde styrmænd om, at de skulle have sejlet med sejlskibe i mindst, så vidt jeg husker, 2 år, og vel også med hensyn til maskinmestre, hvor det var et ufravigeligt krav, at disse maskinmestre skulle have sejlet en vis tid med dampskibe.

Når man ser på det indhold, denne kommissionsbetænkning har, og tager i betragtning de forskellige interesser, der har været repræsenteret i den, må man vel i det store og hele kunne gå ud fra, at alle herhen hørende spørgsmål i alt væsentligt er løst på en for alle tilfredsstillende måde.

Skulle jeg nævne nogle enkelte forhold i disse lovforslag, vil jeg gerne fremhæve, at det naturligvis er en selvfølge, at man har måttet frafalde kravet om en vis tids sejlads med sejlskibe. Når man i det hele taget har opretholdt denne betingelse indtil nu, må jeg gå ud fra, at man kun har kunnet opfylde betingelsen ved vidtgående dispensationer, fordi der ingen sejlskibe er.

Der er herhjemme kun disse småskibe, der sejler med hjælpemotor, og det er i og for sig ikke dem, man havde tænkt på, og derfor er det naturligt, at man nu frafalder dette krav. Til gengæld har man så indført en tvungen uddannelse med skoleskibssejlads, hvorved der er tænkt på sejlads med dels statsskoleskibet „Danmark“, dels med „Georg Stage“. Man har i den tredje beretning fra kommissionen, den af 1952, tænkt sig at henlægge denne uddannelse til et ret sent tidspunkt, til efter de pågældende sømænd havde været på styrmandsskole og havde gennemgået den yngste styrmands-klasse. Dette gav imidlertid anledning til adskillig kritik, og denne kritik er taget til følge, idet de pågældende fremtidig kan få

denne uddannelse, forinden de overhovedet kommer på en navigationsskole.

Jeg tror, det er rigtigt, at der er foretaget denne ændring. Jeg tror, den anden ordning for det første ville have betydet en økonomisk belastning for de pågældende, idet de på et sent tidspunkt skulle ud at sejle med et skoleskib, og dernæst ville det være lidt ejendommeligt for mange af dem og også give anledning til kritik, at mange af disse folk, der er helbefarne, nu skulle ud på en sådan tvungen sejlads med skoleskib.

Hele dette spørgsmål om en tvangsmæssig og ufravigelig uddannelse på skoleskibe må vi undersøge nærmere. Vi må undersøge, om det nu også er rimeligt at opretholde denne uddannelsesform, og det er jo noget, vi kan drøfte nærmere i udvalget. I hvert tilfælde er jeg ganske enig med den foregående ærede taler (Peter Nielsen) i, at der må tilvejebringes en vidtgående dispensationsregel, således at man også kan tage hensyn til de ældre, der nu beslutter sig til at læse til styrmænd. I det hele taget vil jeg gerne sige, at dette krav medfører en omlægning af de pågældende skoleskibes nuværende former for togter; også dette bør vel nærmere drøftes.

Jeg har set her, at formanden for bestyrelsesrådet for skoleskibet „Danmark“ og for stiftelsen „Georg Stages“s Minde, kommandørkaptajn Juel-Brockdorff, har fremsat en mindretalsudtalelse, der kunne være grund til at drøfte og se lidt nærmere på. Der er også andre, der har sluttet sig til den kritik, der her er blevet fremført. Det er vel også et spørgsmål, om den kapacitet, som disse skoleskibe har, er tilstrækkelig stor til, at alle de styrmandsaspiranter, som der er tale om, og som handelsflåden har brug for, kan få den uddannelse, som altså nu skulle være ufravigelig. Også det må vi se på. Jeg forstår også, at der bliver tale om en ombygning. Vi må vel også have lidt nærmere oplysning om, hvordan man tænker sig dette realiseret, og hvad det eventuelt vil komme til at koste. Jeg ser heller ikke, om der har været ført forhandlinger med styrelsen for skoleskibet „Georg Stage“, og om man fra denne styrelses side er indstillet på at lade skibet overgå til den nye uddannelsesform. Det må vi

[Gideon.]

vel også have lidt nærmere underretning om i det udvalg, som jo må blive nedsat.

Jeg ser, at man i lovforslagets § 7 har udeladt den bestemmelse i den hidtil gældende lovgivning, hvorefter de såkaldte aspiranter kan indgå i den foreskrevne dæksbesætning. Dette begrundes med, at der mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund består en aftale om, at aspiranterne ikke indgår i den foreskrevne underordnede dæksbesætning, men altså skal være overtallige. Jeg tror, det bliver nødvendigt at drøfte spørgsmålet, om det er rimeligt helt at udelade den bestemmelse i loven. Den har jo været indsat også i den sidst vedtagne lov af 1950, da man også havde en aftale. Spørgsmålet er, om der alligevel ikke kan være grund til, at man fortsat opretholder den.

Endelig skal jeg udtale min tilfredshed med, at der ved forslaget indføres en adgang for førerne af småskibe til at føre skibe i et større søfartsområde, end det nuværende bevis som sætteskipper giver adgang til.

Hvad dernæst lovforslaget om nautiske eksaminer m. m. angår, har jeg her kun et par enkelte bemærkninger at gøre. De forskellige enkeltheder, som det ærede medlem hr. Peter Nielsen kom ind på, kan vi jo drøfte nærmere i det kommende udvalg, hvor der også er enkeltheder, jeg gerne vil have drøftet.

Jeg vil gerne fremhæve lovforslagets § 26, hvorefter der nedsættes et uddannelsesråd, som kan få forelagt ethvert spørgsmål vedrørende uddannelsen, ligesom det selv kan tage et initiativ angående sådanne spørgsmåls behandling. Endelig skal dette uddannelsesråd fremtidig forestå driften af skoleskibet „Danmark“ i stedet for det nuværende bestyrelsesråd. Jeg nævner dette, fordi jeg vil henstille, at man i udvalget overvejer, om det ikke ville være rimeligt, om man gav fiskerierhvervet en fast repræsentant i dette uddannelsesråd. Jeg er ganske enig med ordføreren for socialdemokratiet i, at det er rimeligt. Ganske vist anføres det i den skriftlige fremsættelse, at det er hensigten, at det i rådets forretningsorden skal fastsættes, at der af formanden, når man drøfter emner af betydning for fiskerierhvervet, skal tilkaldes en repræsentant for dette erhverv. Det er jo altid

noget, men efter det virkeområde, som rådet får, forekommer det mig, at også fiskerierhvervet kunne have et rimeligt krav på at få en fast repræsentant.

Endelig vil jeg opholde mig lidt ved lovforslagets § 28. Jeg har et par bemærkninger at gøre angående denne bestemmelse. For det første en bemærkning af ren principiel, jeg kunne næsten fristes til at sige professionel karakter. Efter denne bestemmelse foreslås der et par ændringer i lov nr. 79 af 23. marts 1932 om et skoleskib, den lov, i henhold til hvilken skoleskibet „Danmark“ blev bygget. Jeg vil hertil sige, at jeg som jurist ikke rigtigt kan lide denne måde at ændre love på.

Når man skal foretage en ændring af en lov, bør det efter min mening ske ved, at man vedtager en særskilt ændring netop til den lov, man vil ændre; så ved folk, der har brug for det, hvor de skal slå op og finde ud af, hvad der er gældende lov. Men når der rundt omkring i andre love indsmugles ændringer i en bestemt lov, skal man næsten være en hel Sherlock Holmes for at finde ud af, om der i en lov er foretaget en ændring, og hvor man eventuelt kan finde denne ændring. Jeg tror, at vi i udvalget skal se lidt på, om man ikke bør ændre dette forhold.

For øvrigt findes der en tilsvarende bestemmelse i lovforslagets § 26, stk. 5, nemlig om det uddannelsesråd, som jeg har talt om. Også dette er jo en ændring i loven om skoleskibet „Danmark“, og denne ændring smugles altså ind i dette lovforslag. Jeg synes ikke, det er rigtigt, at man gør det. Jeg synes, det ville være bedre, således som kommissionen har foreslået, at udarbejde et selvstændigt lovforslag vedrørende skoleskibet „Danmark“, som kunne indeholde de nye bestemmelser, som måtte være nødvendige på grund af denne nye lovgivning.

Jeg har også en bemærkning at gøre til realiteten i lovforslaget. I den bestemmelse i loven om et skoleskib, der nu foreslås ændret, nemlig lovens § 1, stk. 2, 2. linje, står der:

„Fortrinsvis adgang til optagelse på skoleskibet gives sådanne ansøgere under 18 års alderen, som har 4-12 måneders søfart.“

Nu foreslås det, at ordene „under 18 års alderen“ skal udgå, og i bemærkningerne

**[Gideon.]**

anføres som begrundelse for denne ændring, at det må anses for formålstjenligt, at den vordende navigatørs uddannelse ved fart med et skoleskib lægges så sent som muligt inden for den samlede praktiske uddannelse under hensyn bl. a. til den forberedelse til navigationsskolernes adgangsprøve, som meddeles om bord i skoleskibet. Hvis man vil opretholde denne ufravigelige uddannelse om bord på et skoleskib, er det måske meget rimeligt, at denne sejlads henlægges til så sent et tidspunkt som muligt, men jeg vil nu gerne bede den højtærede minister se på, hvorledes denne bestemmelse vil blive, hvis disse ord udgår. Bestemmelsen vil i så tilfælde komme til at lyde:

„Fortrinsvis adgang til optagelse på skoleskibet gives sådanne ansøgere, som har 4-12 måneders søfart.“

Når en mand for at blive styrmand skal have sejlet i alt 42 måneder efter sit 15. år, forstår jeg ikke rigtigt formålet med at opheve 18 års grænsen, for man vil kunne forstå, at når der alligevel gives dem fortrin, der har sejlet 4-12 måneder, kommer et sådant ophold absolut til at foregå i begyndelsen af uddannelsen, det bliver lagt i den første tredjedel af uddannelsen. Der er derfor en inkonsekvens i denne bestemmelse, som jeg tror den højtærede minister vil være enig med mig i vi må se lidt nærmere på, således at vi kan få en bestemmelse med lidt mening i. Det var, hvad jeg havde at bemærke til dette lovforslag.

Hvad angår forslaget til lov om eksaminer for maskinmestre m. m., skal jeg blot sige, at der også i dette lovforslag er enkeltheder, vi gerne vil drøfte nærmere, f. eks. med hensyn til betingelserne for at opnå bevis som maskinmester, regler, som nu, således som det er nævnt, skal omfatte både maskinpassere og motorpassere.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne tilsige de 3 lovforslag en velvillig behandling.

**Weikop:** Som de øvrige ordførere er også jeg helt enig i den betragtning, at det havde været helt naturligt og rimeligt, om de foreliggende lovforslag stort set havde bygget på de betragtninger, som er gjort gældende i kommissionsbetænkningen. Alle problemerne har, som det også er nævnt,

været meget indgående drøftet i kommissionen, og man er dér kommet til resultater, som man stort set er enig om — jeg siger udtrykkelig stort set. Nu er det jo sådan, at en lov om skibes bemanning må være ret detaljeret udformet, også under hensyn til ansvaret, men den bør vel på den anden side heller ikke være mere vidtgående end de bemandingsregler, der gælder for andre anerkendte søfartsnationer. Dansk skibsfart har altid vist fuld forståelse for nødvendigheden af, at bemandingsreglerne i enhver henseende sikrer betryggende forhold om bord og sikrer, at uddannelse kan ske på betryggende måde, men skibsfarten må naturligvis være betænkelig ved at imødekomme krav, der vil kunne stille dansk skibsfart ringere i konkurrencen end andre landes.

Jeg mener ligesom den højtærede minister, at der ikke nu vil være anledning til at ændre de hidtil godkendte bemandingsregler. Jeg lægger vægt på at sige, at jeg er enig i, at de godkendte bemandingsregler ikke skal ændres — der er nemlig her foreslået en ændring, som jeg senere skal komme tilbage til. Så vidt jeg på det foreliggende grundlag kan skønne, er der ikke nogen særlig indvending at gøre mod den foreslåede omlægning af fartområderne, men det hindrer selvsagt ikke, at vi ligesom andre ved den kommende udvalgsbehandling vil drøfte alle bestemmelserne. Vi vil stå frit, også hvis ganske særlige spørgsmål måtte blive rejst. Jeg tænker bl. a. her på aspirantspørgsmålet, som også har været berørt af de andre ordførere. Den højtærede minister mener — og jeg forstod, at også den socialdemokratiske ordfører mener — at spørgsmålet om aspiranter har fundet sin løsning igennem overenskomst. Ministeren har på dette punkt hverken fulgt de hidtil gældende bemandingsregler eller søfartskommissionen, i hvert fald ikke dens flertal. Men det er dog alligevel et spørgsmål — heri er jeg enig med det ærede medlem hr. Gideon — om bestemmelserne om aspiranter helt skal udgå af loven, selv om der er gennemført en overenskomst. Jeg synes, det må overvejes, hvorvidt f. eks. tjeneste som styrmandslærling ikke bør sidestilles med dækstjeneste med hensyn til erhvervelse af et bevis som styrmand af 2. grad, for hvis det bliver tilfældet, tror jeg ikke,



## [Weikop.]

der vil kunne rettes nogen stærk indvending imod en bestemmelse i loven om, at aspiranter og lærlinge, der antages til uddannelse til styrmand, ikke normalt medregnes til det normerede eller foreskrevne underordnede dæksmandskab. Det forekommer mig, at det vil være naturligt at se på, hvorledes dette spørgsmål er løst f. eks. i Sverige; så vidt jeg ved, foreligger der i Sverige en kundgørelse herom.

Småskibsfartens ønsker er jo i nogen grad imødekommet. Om der er nogen mulighed for at gå videre uden at krænke kravene til sikkerheden, er også et spørgsmål, som kan belyses under udvalgsbehandlingen.

Skoleskibene har været omtalt fra alle sider; begrænsningen af skoleskibenes togter må jo, som det er sagt, føre til, at flaget ikke vises i fremmede havne i den samme udstrækning som tidligere. Jeg synes — men her spiller der måske noget rent følelsesmæssigt ind — at dette er et tab for Danmark; men når alle med undtagelse af repræsentanten for skoleskibet „Danmark“ er gået med til nyordningen, finder jeg det naturligvis betænkeligt at gå imod forslaget; jeg skal dog ikke nægte, at jeg har megen forståelse for de synspunkter, som både kaptajnen og bestyrelsesrådet for skoleskibet „Danmark“ har fremsat. I denne forbindelse har den tanke strejft mig, om der var mulighed for i en overgangsperiode at lade det nuværende bestyrelsesråd forestå driften af skoleskibet „Danmark“. Jeg ved slet ikke, om det er muligt at gøre det, men jeg er jo ikke nogen større tilhænger af nye organer, og det er vel også sådan, at besættelsen af posterne i nye råd ofte kan frembyde visse vanskeligheder.

Når det foreslås, at en statsisbryder skal bruges som øvelsesskib, forstår jeg, at det sker, om jeg så må sige, af mangel på bedres havelse. Jeg tør ikke kritisere en sådan disposition, kun har jeg en umiddelbar fornemmelse af — jeg siger udtrykkeligt en umiddelbar fornemmelse af — at det koster ret meget at sætte „Elbjørn“ i drift, om jeg så må sige, i blødt vand, når dens kræfter er baseret på ismasser. Man spørger sig selv, om det ikke på en anden, billigere og lige så hensigtsmæssig måde vil være muligt at disponere over et øvelsesskib.

Jeg skal i øvrigt ikke gøre flere bemærkninger om disse lovforslag, men forbeholder mig at komme tilbage til de enkelte spørgsmål under udvalgsbehandlingen.

Lovforslaget om eksaminer for skibsmaskinmestre tager jo hovedsagelig sigte på at imødekomme de krav, der stilles til maskinmestre på land, og samtidig tilpasse de krav, der stilles til søens maskinmestre, og forslaget indebærer bl. a. den fordel, at den udvidede maskinmestereksamen giver indehaveren adgang til at påtage sig hvervet som driftsleder ved højspændingsanlæg.

Det er også i dette lovforslag foreslået at nedsætte et skoleråd. Jeg er, som jeg sagde før, ikke særlig begejstret for nye organer, hvis man da ikke kan sige, at den bestående ordning har virket mindre heldigt eller har vist sig at være utilstrækkelig, og mon ikke af og til besættelsen af nye råd kan byde på visse vanskeligheder — jeg tænker dels på synet til hovedstad og provins, dels på medlemmernes kvalifikationer. Det er selvfølgelig ikke noget kardinalpunkt, men jeg har ikke villet undlade at pege på det.

Se, der er en væsentlig forskel på statens bidrag til maskinskoler og til navigationsskoler. Man opretholder stadig den ordning, at kommunerne uden vederlag stiller navigationsskoler til rådighed, med andre ord, at staten betaler hele driften, medens kommunerne betaler lokalerne. Man regner øjensynlig stadig med, at kommunerne skal fritage staten for visse udgifter. Men da det nu ikke længere er småpenge, det koster at opføre en navigationsskole, er det muligt, at denne bestemmelse ikke er så meget værd; det er muligt, at kommunerne i fremtiden vil holde sig tilbage. Maskinskolerne derimod får kun tilskud til driften, jeg vil nærmest sige begrænsede tilskud til driften. Spørgsmålet er, om den bestående praksis er forsvarelig, når de store krav, ministeren selv har peget på, skal opfyldes. Den højtærede minister siger, det er afgørende nødvendigt, at skolerne råder over moderne laboratorieudstyr, for at de krav, der til enhver tid må stilles til en forsvarelig uddannelse, kan opfyldes, og heri er jeg ganske enig med den højtærede minister. Men når staten eller handelsministeriet som hovedregel kun vil betale halvdelen af, hvad udstyret koster, når ministeriet bestemmer,

## [Weikop.]

hvad der må opkræves af skolepenge, og når ministeriet bestemmer lønningerne, er det åbenbart, at det nødvendige udstyrs anskaffelse er ganske afhængig af de midler, der kan fremskaffes ad frivillighedens vej. Handelsministeriet og handelsministeren stiller sig meget forstående, men jeg vil gerne her nævne et eksempel, som jeg kender noget til. På Københavns Maskinskole er der i de sidste 50 år uddannet 50 pct. af alle de maskinmestre, som er uddannet her i landet, 75 pct. af maskinmestrene med udvidet maskinmestereksamen og 90 pct. af dem, der indstiller sig til elektroinstallatørprøven. Ikke desto mindre må maskinskolen stifte gæld for at klare dagen og vejen, den må arbejde med stadigt underskud — det synes jeg man bør hendele opmærksomheden på, især når man er enig i den betragtning, at skolerne skal følge med — og noget lignende gælder i øvrigt for maskinskolerne landet over, for når det nu af maskinskolen kræves, at der — således som ministeren siger det — skal anskaffes f. eks. laboratorieudstyr til 100 000 kr., og staten kun vil betale 50 000 kr., ja, så kan forståelse jo ikke hjælpe på underskuddet, der i øvrigt — det vil jeg gerne tilføje — ville blive langt større, hvis ikke erhvervene og andre ydede deres bidrag. Det er mig inderligt imod at påkalde statens hjælp og støtte, men når den højtærede minister taler om, at det er nødvendigt, at der er det bedste materiel til stede for den tekniske uddannelse, med andre ord taler varmt for den tekniske uddannelse, og når man fra alle sider taler så meget om, at ungdommen også må have let adgang til teknisk undervisning, ja, så er det efter min mening velbegrundet at påkalde statens støtte til den art undervisning — jeg kunne for resten også godt sige anden teknisk undervisning, men jeg holder mig altså til den undervisning, der omhandles i de her foreliggende lovforslag — og ganske særlig synes jeg, fordi eleverne selv yder deres bidrag til undervisningen. Man må

ikke forstå det sådan, at jeg er en modstander af, at eleverne skal bidrage til undervisningen, tværtimod, men det forekommer mig, at staten og handelsministeriet må være varsomme i henseende til at lade tekniske undervisning hæmmes af økonomisk åndenød.

De beløb, der er tale om til maskinundervisningen, er, i hvert fald hvad jeg kender til det, småpenge i forhold til, hvad der ydes på andre og måske knap så væsentlige områder, hvor man ligefrem halsler efter at yde gratis undervisning. Det forekommer mig, at den højtærede handelsminister skulle tage fat på disse problemer, søge at skaffe noget bedre balance i tingene og tilvejebringe tålelige forhold. Jeg mener ikke, at den højtærede handelsminister skal lære af undervisningsministeren på alle punkter, men den højtærede handelsminister skal efter min mening søge at hævde sin stilling som den rette værner af den undervisning, der ligger under handelsministeriet. Jeg tror nemlig, at denne undervisning ligger allerbedst i handelsministeriet.

**Rager:** Det ærede medlem hr. A. C. Normann, som på mit partis vegne vil deltage i udvalgsbehandlingen af disse lovforslag, er desværre blevet forhindret i at være til stede i dag, og jeg skal derfor gøre nogle bemærkninger, som dog kun bliver ganske korte og ganske få.

Vi forstår og indser til fulde det rigtige i, at en kommission har beskæftiget sig med de spørgsmål, der her skal lovgives om, idet udviklingen jo på de områder, vi her behandler, har været sådan, at den herom gældende lovgivning trænger til at få en make-up. Vi vil derfor med stor interesse deltage i udvalgsarbejdet, og vi håber, at der må komme et tilfredsstillende resultat ud deraf.

En enstemmig kommissionsbetænkning har jo altid en vis vægt, men det har dog tidligere vist sig, at der i en enstemmig kommissionsbetænkning kunne være ting, som folketinget har måtte sætte sig imod

[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 sømands 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

[Lynnerup Nielsen.]

lovforslaget hermed ville være mere i overensstemmelse med den udvikling, som vi må regne med vil komme til at fortsætte også fremover. Jeg er vel klar over, at vi her befinder os på et lovgivningsområde, hvor redernes synspunkter ikke kan falde sammen med mandskabets, særlig hvad angår bemandingsordningen, men skal sikkerhedshensyn tages, og skal ordnede arbejdsforhold for vore søfolk være et mål i sig selv ved lovgivningen, må en mandskabsordning, der hviler på en 8 år gammel betænkning — og arbejdsforholdene har jo i de 8 år ændret sig totalt på mange områder — tages op og bringes i overensstemmelse med tiden. Vi skulle ikke gerne stå med en lovgivning, som tiden er løbet fra.

Vi mener heller ikke, at den foreslåede mandskabsordning for det underordnede dæksmandskab er tilfredsstillende, det gælder i særlig grad matroserne. Den bundgrænse, der er foreslået for bemanning af skibe, er efter vor opfattelse ikke rimelig. Vi mener ikke, det kan være forsvarligt, at der ikke er matroser på skibe under 400 t. Vi mener heller ikke, at bemanningen på skibe over 400 t er tilstrækkelig; der tages ikke hensyn til de særlig kvalificerede sømænd; her tænker jeg på de uddannede matroser.

Mit parti kan nok se, at der på en række af lovforslagets områder er kommet synspunkter til udtryk, der er i overensstemmelse med vore, men det afgørende for os er, at den bemandingsordning, der foreslås, ikke tilfredsstiller os. Vi vil derfor håbe, at der i udvalget må blive foreslået ændringer, og vi vil derfor afvente, hvorledes lovforslaget kommer til at se ud efter endt udvalgsbehandling.

Hvad angår de to andre lovforslag, om uddannelse af navigatører og maskinfolk, forekommer de krav, der stilles med hensyn til eksaminer, os naturlige og afpassede efter den udvikling, som nye tekniske hjælpemidler i skibene har medført, og det hilser vi med tilfredshed. Der skal nu ned sættes et uddannelsesråd med navigationsdirektøren som formand til at tilrettelægge undervisningen, hvorunder også skoleskibet „Danmark“ inddrages, og det forekommer os, at denne nydannelse vil være såre naturlig, men der kan selvfølgelig, som det

også er fremført af andre ordførere i dag, være adskillige hensyn at tage. Der er f. eks. spørgsmålet om den adgang, der tænkes gennemført efter forhandlinger i Nordisk Råd, og der er en række andre spørgsmål. Også med hensyn til navigatører og maskinfolk vil vi vente med at tage stilling, til vi har set, hvilke ændringer der vil komme i de to lovforslag efter udvalgsbehandlingen.

**Søren Olesen:** Som det er fremhævet, er der i kommissionen foretaget en grundig behandling af de forhold, vi her beskæftiger os med. Det er en lovgivning, som kræver særlig sagkundskab på de forskellige områder, og jeg skal derfor ikke komme med mange bemærkninger; enkeltheder vil jo altid bedst kunne drøftes i udvalg.

Hvad angår lovforslaget om danske skibes bemanning og om sønæringsbeviser, vil jeg gerne udtale min tilfredshed med, at man har bibeholdt, kan vi godt sige, adgangen for så mange som muligt til at få sønæringsbevis. Der er således en bestemmelse om, at folk selv uden at have bestået de sædvanlige eksaminer dog vil kunne opnå sønæringsbevis. Jeg tænker, at det kan jævnes med, at man er villig til at lade eksaminer fra de andre nordiske lande gælde også her i landet, når der kan opnås gensidighed. Tilsvarende findes der en bestemmelse om undtagelser, og det må vel tage sigte på, at danske sømænd, som har opnået en uddannelse i andre lande, ikke skal være afskåret fra at udnytte den i danske skibe, selv om de altså ikke har bestået de danske eksaminer. Jeg synes, det er vigtigt for sømændene, da det kan træffe sig, at nogle bedre kan få deres uddannelse andre steder; der er jo så mange forhold, der gør sig gældende. Jeg ved, at der under krigen var mange, der fik uddannelse i England og Amerika, og så vidt jeg ved, har mange af dem opnået sønæringsbevis herhjemme. Jeg finder, at det er en rimelig og god ordning.

Forholdet med styrmandsaspiranterne er blevet omtalt, og jeg forstår, at når der ikke er indsat noget derom i lovforslaget, er det, fordi man har opnået en overenskomst, og jeg synes også, det er rimeligt, at en sådan frivillig overenskomst mellem forbundene og rederierne respekteres. Men det var måske alligevel ingen skade til, at

[Søren Olesen.]

loven indeholdt en bestemmelse om, at skibene skal have adgang til at have sådanne styrmandsaspiranter, idet det kan have betydning for uddannelsen af skibsofficerer, at rederierne derigennem kan lære de sømænd at kende, der melder sig som aspiranter, og som siden hen påtænker at blive skibsofficerer.

Ellers er der ikke foretaget store ændringer i denne lov, men det er rimeligt, at man, særlig hvad de større skibe angår, kræver en betryggende uddannelse, og det er vel derfor, man har disse forskellige grader i næringsbeviserne.

Jeg vil derefter gå over til de to andre lovforslag, idet jeg gør opmærksom på, at der ikke her er sket en tilsvarende differentiering med hensyn til de forskellige eksaminer. Styrmandseksamen og skibsførereksamen er for så vidt de samme som nu, men med hensyn til næringsbeviserne kræves det, at man har den supplerende praksis, som er så nødvendig, for at man kan påtage sig ansvaret for på betryggende måde at kunne føre de større skibe. Jeg er meget tilfreds med, at der ikke kræves en ny eksamen, men at man kan tage sin uddannelse som hidtil og så erhverve de forskellige sønæringsbeviser, efterhånden som man opnår den praktiske færdighed og øvelse, som her er nødvendig.

Der er et forhold, jeg vil mene man bør se lidt nærmere på, og det er disse to råd, som man nu opretter: uddannelsesrådet for de nautiske eksaminers vedkommende og skolerådet for maskinisternes vedkommende. Jeg ved ikke, hvori det ligger, men der er en væsentlig forskel, idet der om uddannelsesrådet står, at det *kan* rådspørges i skibssager, der angår uddannelsen, medens der med hensyn til skolerådet står, at det *skal* spørges. Jeg finder, at det med hensyn til uddannelsesrådet for styrmænds og skibsføreres uddannelse bør hedde, at det *skal* spørges til råds. Jeg synes, det er mærkeligt at oprette et sådant, ret omfattende råd, hvis det ikke har nogen egentlig beføjelse. Handelsministeriet og søfartsmyndighederne har til enhver tid lov til at forespørge hos rederier og organisationer og de forskellige grene inden for skibsfarten, når der er spørgsmål, der skal afgøres. De har altid ret til at afæske dem en erklæring.

Når man opretter et råd som uddannelsesrådet, så synes jeg også, det bør gælde for dette, som det er præciseret for skolerådet, at det *skal* spørges, når det drejer sig om uddannelsen.

Ligeledes er der en forskel mellem skolerne, idet de nautiske skoler kun kan oprettes af staten eller kommunerne, medens maskinmesterskolerne også kan oprettes af institutioner og private og opnå statstilskud. Nu kan det være, at denne forskel i lovforslagene er begrundet i bestående forhold, idet der for tiden vel ikke er rent private navigationsskoler. Men at der tidligere har været navigationsskoler drevet af private eller af foreninger, kunne tyde på, at sådanne kunne dukke op igen. Jeg kunne godt tænke mig en situation, hvor rederne sluttede sig sammen om at oprette en skole. Det er dog dem, der skal bruge skibsofficererne. Med hensyn til det spørgsmål, som det ærede medlem hr. Weikop var inde på, vil jeg sige, at det kunne ske, at man derigennem kunne overtage noget af den økonomiske forpligtelse med hensyn til uddannelsen. I hvert fald finder jeg ikke, der er nogen grund til, at der skal stå i loven, at det ikke er tilladt at oprette andre skoler, at det ligefrem skal være forbudt, havde jeg nær sagt. Det kan dog ikke være meningen i et frit land, som vi mener at vi lever i. Jeg vil derfor henstille, at man tager under overvejelse, om der ikke burde stå en linje om, at private institutioner og private personer også kan oprette navigationsskoler, naturligvis med godkendelse, ligesom man har det inden for alle andre skoleformer, som modtager støtte fra staten og skal føre op til bestemte eksaminer. Jeg er blevet gjort opmærksom på disse forhold og er standset ved et, som jeg mener udvalget bør se på og handelsministeriet have sin opmærksomhed henvendt på.

Der er en ting, man savner. Lovforslaget er ofte ledsaget af en redegørelse for, hvilke nye udgifter for staten deres gennemførelse vil medføre. En sådan burde have været givet her. Der er ikke så meget nyt i lovforslagene, men visse ting tyder på, at der fremtidig vil blive stillet betydelig større krav end hidtil særlig til de skoler, som skal uddanne de nautiske officerer og maskinmestre. Det ville derfor have været rimeligt, om lovforslaget havde indeholdt

[Søren Olesen.]

en oversigt over de forøgede udgifter for staten, loven kan medføre, ikke fordi jeg mener, vi kan undgå at sørge for en betryggende uddannelse, men fordi det altid vil være en betryggelse, at man på forhånd, inden nye love vedtages, har en oversigt over deres økonomiske omfang, så man ikke bagefter står i den situation, at man har været med til at vedtage noget, om hvilket man ikke vidste, hvilke økonomiske byrder det kunne medføre. Skulle det i dette tilfælde vise sig, at ordningen vil medføre store udgifter for staten, ville der være mulighed for at drøfte, om ikke rederier og andre af dem, som er mest interesseret i den uddannelse, det her drejer sig om, kunne yde bidrag dertil, således som de på mange måder gør det i forvejen, og at fastsætte regler for fordelingen. Det ville være betryggende ikke alene for os, der skal overveje statens forpligtelser, men også for dem, som på anden måde kan komme til at deltage i udgifterne.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes):** Jeg takker ordførerne for den velvillige behandling af lovforslagene. Jeg forstår, at hver især ser disse lovforslag som væsentlige fremskridt på de områder, de omhandler, og det tror jeg de har ret i. Jeg synes virkelig, der sker noget på disse områder, som man må kunne glæde sig over. At der så bliver en hel del enkeltheder tilbage, som man ønsker at drøfte nærmere i udvalget, er kun naturligt. Det er i virkeligheden et overordentlig stort område, det her drejer sig om, og det kræver et stort arbejde at sætte sig ind i både betænkninger og lovforslag.

Man har nævnt nødvendigheden af at have sejlet på skoleskib og muligheden for dispensation. Lovforslaget indeholder en dispensationsbestemmelse, således at netop den ældre, erfarne mand, der skulle ønske at sidde på skolebænk og få en uddannelse, vil have mulighed herfor.

Bemandingsreglerne har været nævnt, og man har rejst det spørgsmål, om de ikke er ved at være forældede, idet de stammer fra 1950 og hviler på en betænkning, hvis afgivelse ligger forud for 1950. Når man i sin tid fastsatte disse bemandingsregler, var det netop ud fra ønsket om at tage dette

område ud af helheden og gøre det omgående, idet man forudså, at arbejdet med det øvrige ville tage længere tid. Det er altså en imødekommenhed, man har vist ved at ordne dette forhold allerede i 1950, men hvis der er enkeltheder her, man gerne vil se på, så lad os gøre det. Af hensyn til samfundet må det sikkerhedsmæssige i denne lovgivning være det afgørende. De andre forhold, der er tale om her, vil naturligt kunne ordnes under overenskomstforhandlingerne direkte mellem arbejdsgivere og arbejdere.

Der er talt om, hvorvidt statsisbryderen „Elbjørn“ er så godt egnet til anvendelse som instrumentskib. Jeg skal indrømme, at det er en nødløsning, men vi har jo i den senere tid beskæftiget os ret indgående med spørgsmålet om besparelser, og det må vist alligevel siges, selv om den er dyr at sejle med, at det er billigere end at bygge et instrumentskib; det må nok vente til senere.

Den nordiske enhed på dette område har flere ordførere i dag udtrykt deres glæde over. Jeg vil gerne slutte op om denne glæde over, at vi nu virkelig ser, at tanker, der er nedfældet i Nordisk Råds arbejde, giver sig praktisk udslag her.

Man har endvidere talt om, hvorvidt det er en god regel at bemande skibet på grundlag af brutto registertonnage. Jeg indrømmer, at det er en meget grov regel, men som man vil se af lovforslaget, er den suppleret med en mulighed for at bevæge sig både et stykke op og et stykke ned. Om det skulle være bedre med dødvægten som grundlag, ved jeg ikke; det vil sikkert også blive en grov regel, men det kan vi drøfte.

Der er her fremsat ønske om, at fiskeriet skal repræsenteres i uddannelsesrådet. Den sammensætning, rådet har fået i lovforslaget, svarer nøje til betænkningen fra kommissionen, hvori fiskeriet var repræsenteret; men dér fremførte erhvervet altså ikke engang selv ønske om at blive repræsenteret i rådet. Jeg har imidlertid ikke noget som helst imod, at fiskeriet bliver repræsenteret, hvis det findes praktisk. Jeg ville tro, at de eventuelle repræsentanter for fiskeriet ved en del af møderne ville føle, at de spildte deres tid; derfor formulerede vi bestemmelsen således, at i det omfang, de kunne have praktisk udbytte af

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

det, var de meget velkomne. Der skal imidlertid ikke være nogen stor diskussion herom. Om man yderligere skal udvide rådet med repræsentanter for sømænd og maskinarbejdere, er også noget, vi kan vende tilbage til. Vi ved jo, hvor vanskeligt det er at begrænse et udvalg.

Med hensyn til skoleskibsformandens udtalelser i mindretalsbetænkningen og i det hele taget problemerne omkring skoleskibet kan jeg i og for sig fuldstændig dele det ærede medlem hr. Weikops opfattelse, at der er noget trist ved, at skoleskibet i sin nuværende skikkelse ikke vil overleve. Det vil ikke komme på de lange togter, når vi nu skærer tiden ned til 4½ måned, men det er vist udviklingen, der gør sig gældende.

Det ærede medlem hr. Gideon fremkom med nogle juridiske betragtninger, der forekom mig meget overbevisende, og det er noget, som jeg meget gerne vil have lov at se nærmere på.

Angående spørgsmålet om økonomien, som blev fremhævet af både det ærede medlem hr. Weikop og det ærede medlem hr. Søren Olesen, vil jeg sige, at det er naturligt, man nu prøver at gøre disse økonomiske problemer op og finde ud af, hvordan fordelingen skal være. Jeg må give det ærede medlem hr. Weikop fuldstændig ret i, at det er en uholdbar situation, når den økonomiske åndenød bliver så udpræget, at skolerne lider derunder. Vi har jo det samme billede, når vi ser på de tekniske skoler og en del andre. Nu er der nedsat det store teknikerudvalg, og jeg har forstået det sådan, at man vil se på alle disse uddannelsesformer og på, hvordan man rettelig bør fordele udgifterne.

Vi har jo haft den glæde, at erhvervene i stort omfang har bidraget til disse skoler, og kan håbe, at de også vil gøre det fremover. Man må imidlertid gøre sig klart, at skolernes drift er et økonomisk spørgsmål, der er blevet større og større, efterhånden som driften fordyres. Jeg vil takke det ærede medlem hr. Weikop for hans positive indstilling over for den del af undervisningen, der er undergivet handelsministeriet.

Endelig var der spørgsmålet om uddannelses- og skoleråd: det ene kan rådspørges, det andet skal spørges, blev der sagt. Jeg

ved ikke, om der ligger en dybdefilosofi bag denne nuance, men det vil jeg nu ikke tro. Det er en ting, vi også kan se på.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Peter Nielsen:** Jeg foreslår, at de tre lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om sammenslutningers og institutioners landbrugsjord.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 113, fremsættelsen i tidenden sp. 405).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**K. Axel Nielsen:** Det lovforslag, den højtæredede landbrugsminister her har fremsat, er bortset fra en enkelt, mindre betydende bestemmelse enslydende med det forslag, der er udarbejdet af en kommission, som jeg siden 1953 har haft den ære at være medlem af.

Kommissionen blev nedsat i 1949 for at løse tre forskellige opgaver, nemlig at undersøge og udarbejde forslag om, på hvilket grundlag landbrugsjorder, som tilhører fideikommissar, stiftelser o. lign., kan inddrages under udstykning, at undersøge og udarbejde forslag om, på hvilke vilkår forpagtnings- og lejeforhold under godserne kan afvikles og overgå til frit eje, samt at videreføre revisionen af lovgivningen om brug af huse på landet.

Af disse tre opgaver er de to sidste løst ved gennemførelsen af to af kommissionen stillede forslag, nemlig lov nr. 240 og lov nr. 241, begge af 7. juni 1952, henholdsvis om visse landbrugsejendommers brug og overgang til selveje og om brug af visse ejendomme og boliger på landet.

Den første af opgaverne søges løst ved