

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets §§ 1-10 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om diger til beskyttelse mod oversvømmelser fra havet.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 97) findes i tidenden sp. 1619, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 689).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Grete Hækkerup: Som det fremgår af betænkningen, er der ikke stillet ændringsforslag, og det betyder, at udvalget har tiltrådt lovforslagets principielle bestemmelse om, at man kan tage udgiftsfordelingen op til revision, hvor væsentligt forandrede forhold gør dette rimeligt, f. eks. i sommerhusområder, således at ikke kun værdien af arealet, men den samlede værdi af areal og eventuelle bygninger danner grundlag for fordelingen.

Forholdene omkring de danske diger og spørgsmålet om kystsikringsforhold har været rejst i udvalget. Da der i betænkningen er givet udtryk for, at udvalget vil arbejde videre med disse spørgsmål, kan jeg anbefale, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924.

(Lovforslaget (nr. 142) findes i tillæg A. sp. 3169, fremsættelsen i tidenden sp. 2255).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Poul Nielson: Dette lovforslag tager sigte på en ajourføring af reglerne om befragtning af gods samt passagerer og rejsegods. Det drejer sig altså om fastlæggelsen af det retlige grundlag for ansvarsfordelingen ved søtransporterne og for erstatningsforpligtelsernes omfang. Hele dette retsområde er nok mere væsentligt, end man i almindelighed forestiller sig, og det er også i udpræget grad et område, hvor internationalt respekterede fællesregler er ubetinget nødvendige for at sikre et pålideligt retsgrundlag for udøvelsen af verdenshandelen og transporten.

Der er til stadighed løbende drøftelser af dette problemkompleks i en række særorganisationer under FN, især i UNCTAD og i FN-kommissionen for international handelslov. Reglerne blev første gang fastlagt ved konnossementskonventionen af 1924 og er siden ændret ved en tillægsprotokol i 1968. For passager- og bagagebefordringen gælder internationalt konventionerne fra 1961 og 1967. Det siger sig selv, at især betydende søfartsnationer som Danmark og de øvrige nordiske lande har en vital interesse i, for det første at der findes klare og meget bredt anerkendte internationale retsregler på dette område overhovedet, og for det andet at disse regler er udtryk for et acceptabelt kompromis mellem de interesser, der gør sig gældende.

Det er oplagt, at et lovforslag af denne

[Poul Nielson.]

karakter fremtræder som en masse teknik, men det er på den anden side nok forkert at overse, at der jo er interesse modsætninger, som man må harmonisere, mellem bortfragtere og befragtere — altså især mellem redere og dem, der skal have godset transporteret — når hele spørgsmålet drejer sig om, hvem der har ansvar for godset, hvornår og med hvilke konsekvenser. Når man ser på den internationale situation i dag, vil dette i realiteten betyde, at det er u-landene, som står med befragterinteresserne, og i vid udstrækning i-landene — og på mange punkter i særlig grad de nordiske lande — som står med bortfragterinteresserne. Disse harmoniseringsbestrebelse udøves, som jeg sagde, hele tiden, og det er først og fremmest — og det er værd at lægge mærke til også ved folketingets behandling af dette lovforslag — på internationalt plan, reale ændringer i retstilstanden på dette område skal og bør forhandles.

Det, vi sigter mod ved denne lovændring, er da også først og fremmest at indarbejde de allerede internationalt gældende regler i sølovens befragtningskapitel. Hidtil har vi arbejdet med en særlig lov om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924. Dette strider på sin vis mod den sæd-vane, hvorefter vi i Danmark plejer at indarbejde internationale konventioner. Indarbejdelsen her i lovforslaget er foretaget under hensyntagen til to forhold først og fremmest. For det første bevarelsen i videst mulig udstrækning af selve den faktiske tekst, som står i konventionen og i tillægsprotokollen — dette vel nok mest for at styrke troværdigheden i udlandet til, at der med denne indarbejdelse ikke sker reelle ændringer på de punkter, hvor teksten er opretholdt. For det andet har man sigtet mod at opnå den størst mulige nordiske lovharmonisering. På dette felt har man gjort en række gensidige indrømmelser de nordiske lande imellem for at få ensartede formuleringer frem i de enkelte landes tekster. Dette er en betingelse for, at vi kan lette søtrafikken mellem de nordiske lande mest muligt, hvilket er hensigtsmæssigt, især på grund af den meget store passagertransport søværts. Disse ændringer, som først og fremmest drejer sig om forhøjelse af maksimumsbeløbene for erstatningerne og tilpasning af

reglerne bl. a. til containertransportens vilkår og krav samt præcisering af ansvaret ved forsinkelser og en række andre ændringer, er altså nu indarbejdet i lovforslaget.

For at umuliggøre enhver tvivl om anvendelsesområdet af den tillægsprotokol, som blev lavet i 1968, opretholder man dog stadig på dette punkt et 2-sporet lovsystem. Vi går altså af hensyn til at bortvejre enhver tvivl, som kunne komme den danske søfart til skade, både med seler og livrem på dette område.

Hele arbejdet har været meget grundigt gennemtygget forinden i et ekspertudvalg, sølovsudvalget, og jeg tvivler personlig på, at vi i folketingets erhvervsudvalg vil kunne finde på ting, som man ikke allerede har gennemtygget, og derfor mener jeg heller ikke, at der burde være problemer i forbindelse med lovforslagets gennemførelse. Jeg kan i hvert fald give socialdemokratiets venlige tilslutning.

Formanden: De, der absolut vil føre højrostedede samtaler, bedes gøre det et andet sted end her i salen.

Knud Thomsen: Jeg har med lige så stor interesse som det øvrige ting lyttet til hr. Poul Nielsons redegørelse for forslaget og skal ikke forsøge at gentage den; det var en ypperlig beskrivelse af forslaget og dets placering. Jeg vil fortsætte, hvor hr. Poul Nielson slap, med at sige, at også fra det konservative folkepartis side kan forslaget vente en velvillig udvalgsbehandling. En udvalgsbehandling er jo stærkt nødvendig af hensyn til forslagets tekniske karakter.

Der er dog én bemærkning, jeg gerne vil fremkomme med her ved første behandling. Den betænkning, vi støtter os på, er afgivet af sølovsudvalget, hvis betænkninger plejer at være temmelig enstemmige og have en ret let passage gennem folketinget, men denne betænkning indeholder i alt fald en enkelt mindretalsudtalelse, som vi også bør overveje. Og dernæst er der sket det, som ministeren oplyser det i sin fremsættelsestale, at efter at betænkningen er udarbejdet på nordisk plan i de nordiske sølovskomiteer og i deres fælles arbejde, har forslaget været til en yderligere departemental nordisk behandling med henblik på at opnå nordisk retsenhed i højere grad, end det var lykke-

[Knud Thomsen.]

des for udvalget, der dog jo består af de sagkyndige.

Nu har vi jo alle i tinget den største respekt for den nordiske retsenhed, men jeg er vidende om, at der er en del uro i erhvervslevet i anledning af de ændringer, der efter afslutningen af betækningsarbejdet er fremkommet ved det departementale nordiske samarbejde, og jeg vil meget gerne have, at vi i udvalget nøje afvejer respekten for den nordiske retsenhed på den ene side og de ændringer, dette har medført i hidtil bestående dansk retstilstand, på den anden side. Jeg tør vel næsten ikke sige, men vil dog altså alligevel antyde, at nordisk retsenhed meget ofte opnås ved, at Danmark må fravige sin sædvane og sit synspunkt. Nu er det sagt, og jeg vil altså gerne have, at vi i udvalget ser en lille smule på den side af sagen. Jeg går ud fra, at de erhverv, der måtte have indvendinger, vil indfinde sig i udvalget eller skrive til os, og jeg går ud fra, at når vi så har fået ministerens redegørelse, kan vi få et fornuftigt samråd med ministeren om eventuelle divergenser på dette område.

Jens Peter Jensen: Forslaget til lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924, som her foreligger til første behandling, tør jeg vel nok sige er meget velegnet til en grundig udvalgsbehandling. Udvalgsarbejdets forløb må så afgøre, hvilken stilling vi endeligt vil tage.

Jeg tror, at den højtærede handelsminister vil give mig medhold i, at for os landkrabber er det en særdeles indviklet og speciel lovgivning, vi her skal arbejde med, og selv for den højtærede handelsminister, der er jurist af fag, tror jeg der vil være mange regler og udtryk, som næppe er trængt helt ind — for sådan at sige det i almindelighed. Jeg drager denne slutning, fordi jeg lægger mærke til, at ministeren i sin fremsættelse er gået temmelig let hen over, at der er ret væsentlige forskelle på lovforslaget og det udkast til lov, som foreligger i den 4. betænkning afgivet af udvalget til sølovens revision. De tre forudgående betænkninger og de deraf følgende lovgivningsinitiativer har jo ikke rummet nær samme grad af forskel, som der

her er mellem ministerens forslag og udvalgets udkast.

Jeg påskønner naturligvis, at handelsministeren i vid udstrækning medvirker til en samordning af nordisk lovgivning, men hvad det foreliggende lovforslag angår, synes ministeren efter min opfattelse at gå videre, end det er hensigtsmæssigt for danske interesser, og det må give anledning til nærmere overvejelser. Jeg tror ligesom den ærede konservative ordfører, at her har der nok været lidt rigeligere initiativ fra den departementale side end fra det praktiske livs side, og det er nok det, vi skal overveje.

Til forståelse af de bemærkninger, jeg her har gjort, er det nok nødvendigt, at jeg med formandens tilladelse nævner visse enkeltheder — det skal nok blive meget få.

Udvalget siger i sit forslag til en ændret formulering af sølovens § 76: „Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet er sødygtigt“. I ministerens forslag udelader man ordene „med tilbørlig omhu“, og det gør selvfølgelig, at når man sidder og læser det igennem, så spørger man sig selv: er der tale om en realitetsforandring? Hvad er det, der ligger bagved? Jeg forlanger ikke, at ministeren skal svare på det her i dag, det må vi nok hellere se lidt nærmere på.

Jeg kunne også spørge: hvorfor taler den af ministeren foreslåede § 97, stk. 2, om stykgodsbefordring, mens lovudkastet regner med befragtning i al almindelighed og regner med, at de samme problemer kan opstå, hvis der er tale om befragtning af hele laster? Jeg tror nemlig ikke, ministeren har helt ret i det, som jeg synes fremgår af bemærkningerne, at konnossementskonventionens regler i det væsentlige vedrører stykgodsbefordring. Der er jo også erfaringer for, at det kan omfatte hele lasten, og der er erfaringer for det, når konnossementet omsættes. Dette er meget almindeligt forekommende, idet det jo er et omsætningsdokument.

Også i den af ministeren foreslåede § 118 er der en væsentlig afvigelse fra udvalgets udkast, idet hele forsinkelsesansvaret er omfattet af de ufravigelige bestemmelser i ministerens forslag. Udvalgets udkast er et kompromis, det er et produkt af indgående forhandlinger mellem parterne, som mente, man var nået frem til en rimelig og

[Jens Peter Jensen.]

acceptabel løsning, og derfor må vi have en nærmere forklaring på, hvorfor ministeren i sit forslag har en anden formulering, end udvalget har foreslået.

Vi bliver vel også nødt til at drøfte med sagkundskaben, hvad de nævnte afvigelser kan føre med sig, om danske linjerederier vil kunne anvende dansk ret i deres konnossementer, hvis disse regler gennemføres.

Der er andre områder i ministerens forslag, som jeg synes skaber en vis usikkerhed om ansvarets omfang og om dets fordeling, en usikkerhed, som vil føre med sig en række processer og krav, som det havde været naturligere at få afklaret ved domstolene efter de almindeligt gældende retsregler. Men også det skal jeg gerne komme nærmere ind på under udvalgsarbejdet. Der får vi jo mulighed for at stille en række konkrete spørgsmål.

Jeg skal nøjes med disse bemærkninger her og sige, at venstre vil gerne være med til et grundigt og sagligt udvalgsarbejde, og så må vi se, om det endelige resultat kan blive tilfredsstillende. Jeg forudsiger, at vi bliver nødt til at have visse ændringer, men ministeren plejer jo også at være meget imødekommende på sådanne rent saglige områder.

Nordqvist: Det foreliggende forslag er jo et forslag, som ethvert medlem bliver lykkelig for at være ordfører i. Der er ikke mindre end 90 sider, og der er jo ikke så forfærdelig megen politik i det. Det forudsætter en forfærdelig stor viden om søforhold, som jeg i hvert fald ikke vil prale af at jeg har, og derfor er jeg da glad for, at hr. Poul Nielson allerede har bidraget til at gøre mig klogere; det er jo ingen skade til at få sin horisont udvidet.

Vi ved alle sammen, der er noget, der hedder „Lulu“, men når man har læst dette lovforslag, så er man klar over, at der også er noget, der hedder „Anti-Lulu“ — det kan da være, ministeren kan fortælle os, hvad det egentlig er. Lovforslaget bruger også så mærkelige ord som „lex fori“ og „paramount clause“ — jeg kan ikke rigtig sige, om det er to sprog, der er blandet sammen. Jeg hæfter mig ved, at ministeren

i sin fremsættelse siger, at der er tale om redaktionelle ændringer, og så undrede jeg mig altså noget over disse ord, som ikke er forklaret. Endvidere undrer det mig, at man bruger vendingen „svarer for“ i stedet for „bærer ansvaret for“. Jeg ved ikke, hvem der i dag bruger vendingen „svarer for“ — det gjorde man vist omkring århundredskiftet i juridiske dokumenter, men lad det ligge i denne omgang.

Baggrunden for lovforslaget er jo et fællesnordisk initiativ med det mål at få retsenhed i de nordiske lande, og det er vel også værd at stræbe efter, som tidligere ordførere har været inde på, men vi er jo allerede blevet gjort opmærksom på af Rederiforeningen, at man kan måske også gå for langt for at opnå denne retsenhed. Den ærede ordfører fra venstre har været så elskværdig stort set at citere her fra talerstolen de paragraffer, som Rederiforeningen i et brev af dags dato, fremsendt til ordførerne, har besværet sig over. Jeg er ikke så lynhurtig i min intelligens, så jeg i dagens løb har kunnet vurdere det rigtige i de indvendinger, Rederiforeningen er kommet med, men jeg synes da, det er oplagt, at vi i udvalget nærmere må vurdere tyngden af disse indvendinger.

Jeg kan på partiets vegne acceptere den grundtanke, at de begrænsninger, der har været i erstatningerne hidtil, væsentligt forhøjes både for personer og for gods. Det pudsige er sådan set, at hvis man „himler“ via fly, så er begrænsningen 1½ mill. francs, mens udgangspunktet i forarbejderne til dette lovforslag var 500.000 francs, men på foranledning af svenskerne, der jo har lidt større vaner end vi andre, er man blevet enig om 700.000 francs — under alle omstændigheder altså ikke mere end det halve af, hvad man kan opnå, hvis man tager turen via fly. Jeg lægger mærke til i forslaget, at der også er en anden begrænsning, nemlig i forhold til skibets drægtighed, og nu forstår jeg altså, hvorfor skibe er hunkøn.

Ja, jeg har som de øvrige ordførere gjort et par notater under min gennemgang — eller gennempløjning må man vel hellere sige — af lovforslaget, det gemmer vi til udvalget, hvor det radikale venstre som sædvanlig møder veloplagt og indstillet på at nå et rimeligt resultat.

Vivike: Socialistisk folkeparti vil gå til udvalgsarbejdet angående dette lovforslag med et meget velvilligt sind.

Handelsministeren (Erling Jensen): Må jeg have lov at takke alle ordførerne for en meget velvillig behandling af dette lovforslag. Det er vel naturligt, at jeg er særlig glad for betragtningerne fra hr. Poul Nielson og hr. Vivike, der så blankt tilsluttede sig det her foreliggende lovforslag, men jeg vil da også gerne sige, at jeg tager med glæde imod tilbuddet om at informere udvalget, det bliver vel erhvervsudvalget, mere indgående om de synspunkter, der har været grundlæggende for lovformuleringen.

Jeg skal i den forbindelse sige til både hr. Knud Thomsen og hr. Jens Peter Jensen, at vi er helt indforstået med, at bl. a. hele problemet knyttet til forsinkelsesansvaret kan give anledning til en overordentlig dybtgående drøftelse, hvorunder vi kan redegøre for de motiver, der har fået os til at foreslå en formulering, der ikke er i samklang med det oprindelige udkast fra udvalget.

Jeg vil gerne sige til hr. Jens Peter Jensen, at jeg er enig med ham, når han siger, at det afgørende må være, om den lov, vi her skaber, er hensigtsmæssig for danske interesser. Men jeg tror også, hr. Jens Peter Jensen og de øvrige ordførere er enig med mig i, at netop når det drejer sig om søfartsforhold, hvor Danmark er et land, som i så overvejende grad indtjener sine søfartsindtægter i andre farvande end de danske, er det for os overordentlig væsentligt at kunne tilslutte os internationalt samarbejde, internationale konventioner og et nordisk samarbejde, hvorved vi ikke mindst sammen med Norge kommer til i det internationale søfartssamarbejde at fremtræde med en ganske særlig vægt. Ikke desto mindre er jeg altså helt indforstået med, at vi skal drøfte disse spørgsmål nærmere, og at jeg skal kunne give en nærmere forklaring i udvalget, hvad jeg meget gerne gør.

Hr. Jens Peter Jensens lille spørgsmål om, hvorfor vi havde gjort bestemmelsen om, at skibet skulle være sødygtigt, mere enkel, tror jeg jeg er i stand til at besvare allerede nu. Det er nok den helt afgørende forudsætning for sejlads, at skibet er sødygtigt, og derfor vil det nok være urimeligt at skjule

denne betingelse alt for meget, selv i et lovforslag.

Jeg skal sige til hr. Nordqvist, at vi er naturligvis bekendt med Rederiforeningens synspunkter, fordi vi har haft lejlighed til at drøfte dem, allerede inden dette lovforslag forelå. Jeg er klar over, at nu er behandlingen af Rederiforeningens synspunkter placeret i folketinget og i udvalget, og vi vil altså gerne netop dér have lov til at supplere vore holdninger.

Jeg vil have lov at sige til både hr. Jens Peter Jensen og hr. Nordqvist — hvad jeg ikke tror de misforstår — at jeg er enig i, at rederierhvervets indstilling må have væsentlig betydning, men jeg går ud fra, vi er enige om, at også forbrugerne må have ganske væsentlig betydning, det vil sige både de, der lader gods transportere, og de, der overlader deres liv og førlighed til en skibstransport.

Endelig skal jeg beklage, hvis der er sprogmæssige vanskeligheder. Det er nok rigtigt, at man netop på søfartens område har den vane at benytte særlige udtryk, som smitter af i lovteksten og måske i særlig grad i bemærkningerne.

Jens Peter Jensen: Den højtærede handelsminister burde nok have fulgt mit lille vink om at vente med svaret, til vi kom i udvalget. For det var jo et noget overlegent svar, vi fik på dette spørgsmål. Det skulle da være mærkeligt, om det udvalg, der indgående har drøftet disse ting, har valgt sin formulering uden overhovedet at have tænkt på den, og så er ministeren kommet til en anden. Men jeg skal befri ministeren for at komme med yderligere uddybning. Det kan vi gøre, når vi kommer i udvalget. Dette være sagt i al venskabelighed.

Handelsministeren (Erling Jensen): Jeg tror, jeg skylder hr. Jens Peter Jensen en uforbeholden undskyldning. Jeg er enig med ham i, at man skal veje sine ord på en guldvægt, når man er i tvivl om, hvordan de modtages. Det skal jeg erindre mig fremtidig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om statens tekniske prøvenævn.

(Lovforslaget (nr. 143) findes i tillæg A. sp. 3347, fremsættelsen i tidenden sp. 2257).

Lovforslaget sættes til forhandling.

K. J. Mortensen: Dette lovforslag er en revision af en lov fra 1935, og det er vel også på tide, at vi fører sådanne love à jour. Det kan selvfølgelig være meget morsomt at sidde og læse de gamle akter her i folketingets arkiv, men lidt modernisering kan også være tiltrængt.

En helt anden ting er, at vi står over for en stærk udvikling af industrien, og derfor må vi give materialprøverådet ret, når det i betænkningen fra 1971 peger på, at man for at få størst mulig udnyttelse af midlerne må foretage en ændring. Jeg tror, det er væsentligt, at vi har en samlet oversigt over disse prøvningsresultater for at undgå dobbeltarbejde, og at man kan få ensartede oplysninger ud fra laboratorierne, der nu bliver godkendt. Det er sådan, at hvis disse bedømmelseskemaer og vurderinger er forskelligartede, kan det være vanskeligt for dem, der skal indhente oplysningerne, at konstatere, hvad der står i dem. Derfor synes jeg, det er ganske udmærket, at man nu foreslår nedsat et prøvenævn, der skal samle oplysningerne og sørge for, at de er ensartede. Jeg synes, at den centrale samling er på sin plads.

Ydermere synes jeg, det er ganske udmærket, at man nu accepterer, at der kan autoriseres private laboratorier til denne prøvning. Jeg synes, at vi i videst muligt omfang skal udnytte de midler, vi har, også de private midler og laboratorier, til at foretage disse prøver, og når disse er under kontrol af et prøvenævn, kan det ikke være på anden måde.

Jeg synes også, det er rigtigt, som det anføres i både lovforslaget og bemærkningerne,

at nævnet skal påse, at det nødvendige antal prøvesteder findes, og at disse udnyttes hensigtsmæssigt. Det må være den måde, vi skal gå frem på, og jeg kan kun udtale rosende ord til handelsministeren for dette forslag indtil nu.

En anden ting er, at man siger gerne til sig selv, når der kommer noget nyt: hvad koster det? Ministeren har redegjort for det i forslaget og siger, at ganske vist skal der oprettes et sekretariat, men man regner den totale udgift til omkring 1 mill. kr., hvoraf det meste kommer ind igen i kraft af den betaling, der ydes for prøverne, og derfor må man altså sige, at der er ingen problemer. Det er for øvrigt en ting, som jeg må rose handelsministeriet for: jeg tror, det er den måde, de gerne kører. Det glæder mig i hvert fald i en sparetid som denne, at man ikke møder med forslag om, at der skal være et kæmpesekretariat med 50-60 akademisk uddannede med 3 gange så mange oppassere for dem. Jeg finder, at det er godt på denne måde.

Jeg skal derfor kun rose lovforslaget og anbefale det på den socialdemokratiske gruppes vegne og love, at det skal få en forhåbentlig velvillig og hurtig gang igennem erhvervsudvalget, hvis det kommer dertil.

Men må jeg så komme med en lille smule jysk bjesk til lovforslaget. Når man sidder og læser fremsættelsen, falder man over et ord, et fremmedord, som man desværre er tilbøjelig til at bruge mange gange i ministerierne; der står, at materialprøvningens struktur er stærkt facetteret. Der sidder man og siger til sig selv: hvad betyder nu det? Man går over i hukommelsen og dykker ned på et ord, der hedder fæces, men man er alligevel klar over, at det kan det ikke være, for det lærte man, da man arbejdede med helbredsundersøgelse af folk ved kødindustrien, hvor de skulle indsende fæces- og urinprøve. Ergo kan det ikke have noget dermed at gøre. Til sidst hvisler man det danske ord for fæces — jeg skal nok lade være med at sige det her fra talerstolen for ikke at få en irettesættelse fra formanden — for sig selv og farer op på biblioteket og får en fremmedordbog og finder så ud af, at det kommer af ordet facet, der betyder en lille sleben flade på ædelstene. Når man så tygger videre, finder man langt om længe ud af, at det dækker en masse ord som spil-