

**[Edel Saunte.]**

stedfortræderen, førstepræst Elias Lauf, meddelt, at han er villig til at indtræde som medlem af folketinget. Udvalget til valgsprøvelse har behandlet sagen og indstiller enstemmigt, at folketinget godkender Elias Laufs valg.

Efter at det høje ting har meddelt det ærede medlem hr. Henry L. W. Jensen orlov, har stedfortræderen, fru Ellen Poulsen, meddelt, at hun er villig til at indtræde som midlertidigt medlem af tinget. Udvalget indstiller enstemmigt, at Ellen Poulsen godkendes som midlertidigt medlem af tinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Udvalgets indstilling om godkendelse af Elias Lauf som medlem af folketinget vedtoges enstemmigt med 124 stemmer.*

*Udvalgets indstilling om godkendelse af Ellen Poulsen som midlertidigt medlem af folketinget vedtoges enstemmigt med 129 stemmer.*

Den første sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om sømandsskat.*

Valgt blev: *Hans Knudsen, Holger Erikson, Ove Hansen, Poul Hansen (Svendborg), Peter Nielsen, Retoft, Edel Saunte, Axel Sørensen, J. M. Pedersen, Anders Andersen, Foged, Gideon, Conrad Kofoed, Thorkil Kristensen, Poul Møller, Baagø og Jørgen Jørgensen (Ullerup).*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om skibes bemanding.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 353, fremsættelsen i tidenden sp. 490).

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

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 343, fremsættelsen i tidenden sp. 490).

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 381, fremsættelsen i tidenden sp. 490).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Peter Nielsen:** I forrige folketingsår blev der fremsat 3 lovforslag omhandlende de samme områder som de foreliggende lovforslag. Der var imidlertid dengang ikke mulighed for at nå til enighed om disse ret grundlæggende principper i vor sømandslovgivning, og lovforslagene blev derfor ikke gennemført. Det var meget beklageligt, idet mange mennesker derved blev holdt i fortsat uvidenhed om, hvilken uddannelse der blev krævet af dem, såfremt de ønskede at blive styrmænd, sætteskipperer, maskinmestre o. s. v. Jeg udtrykker derfor håbet om, at det må lykkes at få gennemført de tre foreliggende lovforslag så hurtigt som muligt, idet vi ikke kan være bekendt fortsat at udskyde en lovgivning, som med forståelig utålmodighed afventes af mange mennesker.

For store dele af dette lovkompleks' vedkommende — de dele, som er identiske med bestemmelserne i de lovforslag, der blev fremsat i forrige samling — er der enighed. Men på visse punkter er der sket ændringer i disse lovforslag, nemlig for de tings vedkommende, hvorom der i det tidligere nedsatte udvalg var uenighed. Den højtærede handelsminister har med disse ændringer søgt at skabe et kompromis mellem de forskellige anskuelser, og jeg anerkender, at der med disse forslag nu foreligger et nyt forhandlingsgrundlag.

Det er i spørgsmålet om styrmandsaspiranterne, der er de mest divergerende opfattelser, ikke blot her i folketinget, men også blandt sømænd og skibsredere. Aspirantordningen er jo af forholdsvis ny dato; det er navnlig efter krigsårene, den har bredt sig. Skibsrederne har motiveret ordningen med, at handelsflåden mangler officerer, og at man ikke mere i tilstrækkelig grad kan rekruttere navigatører fra sømændenes rækker.

I de mange år, dansk skibsfart har bestået, er det dog hidtil gået udmærket. Man har fastholdt det sunde demokratiske

[Peter Nielsen.]

princip, at en mand for at indtage en ledende stilling på et skib skal have tjent sig op gennem alle graderne, et princip, som efterhånden har bredt sig inden for samfundslivets øvrige funktioner og bl. a. nu også er indført inden for forsvaret. Men inden for søfarten vil man altså nu gå den modsatte vej: prøve på at skaffe en art officersklasse. Det er efter min mening både udemokratisk og til skade for vor søfarts høje stadi. Danske navigatører er højagtede i internationale søfartskredse, og der er altid plads for en dansk styrmand på et udenlandsk skib. Det skyldes ikke mindst, at man ved, at de er udgået fra de egentlige sømænds rækker.

Aspirantordningen motiveres bl. a. med, at den vil virke mere karakterdannende — men vil man dermed insinuere, at der er noget i vejen med vore nuværende skibsføreres og styrmænds karakter? Der er i disse år en akut mangel på navigatører; det skyldes imidlertid udelukkende, at den danske handelsflåde i efterkrigstiden er undergået en stor og glædelig udvikling, ligesom indførelsen af treskiftevagter har betydet, at mange skibe skulle have en styrmand mere. Denne mangel på navigatører er altså kun et overgangsfænomen, og der er ingen tvivl om, at sømændenes kreds i det lange løb kan levere de folk til navigationsskolerne, som er nødvendige for at kunne bemane danske skibe med styrmænd. Aspirantordningen løser i hvert fald ikke problemet, idet det har vist sig, at sømændenes antal på navigationsskolerne daler i samme tempo, som aspiranternes stiger. Dels optager disse aspiranter plads på sejskibe og skoler for sømændene, dels føler sømændene sig ikke mere animeret i samme grad som før til at læse, fordi man ved, at man som styrmand udgået af sømændenes rækker ikke mere har de samme fremtidschancer, idet avancementerne vil blive forbeholdt de styrmænd, der har været aspiranter i det pågældende rederi. Ordningen vil også medføre, at styrmænd, der er udgået fra sømændene, i fremtiden vil søge udenlandske skibe frem for at gå som en art andenklassens officerer på danske skibe. Aspirantordningen kan derfor nemt bevirke at mangelen på officerer bliver endnu større. For de unge mænd, der i dag går

til søs som aspiranter, ville det også være mere anbefalelsesværdigt, om de prøvede en virkelig sømands kår. Frafaldet blandt de navigationsuddannede ville da heller ikke blive så stort, idet en sømand først og fremmest vil bruge sin styrmandseksamen til søs, medens der blandt aspiranterne vil være større lyst til at anvende eksamenen til et af de mange andre job i land, som den i dag kan give adgang til. Jeg ser derfor ingen grund til at bibeholde denne aspirantordning og anser den for at være i bund og grund udemokratisk. Det er derfor med beklagelse, vi må konstatere, at det er skibredernes hensigt at fortsætte med denne aspirantordning, og at der her i folketinget er flertal for, at de skal have lov til det.

Efter krigen blev der fra alle sider talt så mange smukke ord om den danske sømands indsats. Det er blot kedeligt, at man samtidig begyndte at forringe hans fremtidsudsigter. Derfor må mindstekravet til en lovgivning være, at sømændene i hvert fald ikke stilles ringere end aspiranterne. Det kan blive tilfældet, hvis man generelt vil opretholde kravet om skoleskibssejlad også for voksne søfolk.

Lovforslaget afskaffer bestemmelsen om obligatorisk sejskibstid, eller rettere bestemmelsen har afskaffet sig selv, idet vi jo ikke mere har sejskibe. I stedet indføres der 4½ måneders obligatorisk skoleskibssejlad for vordende navigatører. Jeg ser meget gerne statsskoleskibet „Danmark“ bevaret; dels viser det på en smuk måde flaget i alverdens havne og på alle have, dels kan det være en oplevelse for en dreng eller en ung mand at deltage i et sådant togt, men hvis det kun skal vare 4½ måned, er det begrænset, hvor vidt omkring man kan komme, og store dele af sagkundskaben mener også, at 4½ måned vil være for kort tid rent uddannelsesmæssigt, hvis uddannelsen overhovedet skal have nogen betydning. Navigationslærerne udtaler, at for voksne søfolk vil skoleskibssejlad ingen betydning have og kun virke irriterende, idet de forlængst på skibene vil have erhvervet sig de færdigheder, som er påkrævet. Selv om der i kommissionen var et ret kompakt flertal for at gøre skoleskibssejlad obligatorisk, vil jeg alligevel gerne spørge den højtærede handelsminister, om dette krav ikke kan frafalde.

[Peter Nielsen.]

Det er en højst besynderlig situation, der efterhånden er skabt med hensyn til navigationsuddannelsen. De mange nye opfindelser og instrumenter bevirker, at uddannelsen er blevet mere kompliceret. Man anerkender også nødvendigheden af, at der til navigationsundervisningen knyttes et instrumentskib, og har som en foreløbig løsning ment at kunne foreslå, at en af vore statsisbrydere bruges hertil. Det kan imidlertid kun blive noget interimistisk, og idealet må være at få et skib, der specielt er bygget til undervisningsbrug. Det er der imidlertid ikke råd til i øjeblikket. Derimod foreslås det at opretholde en undervisning på skolesejlskibe, hvor søfolk skal tvinges til at lære noget, de overhovedet ikke mere har brug for. Alt dette unødvendige koster staten mange penge, samtidig med at man ikke har råd til at bringe undervisningen op på højde med de krav, der i dag stilles til moderne navigationsundervisning. Forstå det, hvem der kan!

Vil man virkelig fastholde kravet om skoleskibssejlsads for voksne sømænd, kan skoleskibet „Danmark“ næppe dække behovet, og hvad mon finansministeren vil sige til kravet om yderligere penge til et skoleskib, navnlig når man ved, at det ikke er påkrævet af uddannelsesmæssige grunde. Vil man tvinge den voksne sømand på skoleskib, stiller man ham ikke lige med aspiranten, idet skibsrederen altid kan tilrettelægge aspirantens sejlsads således, at han er hjemme, når skoleskibet afgår, medens det vil bero på et tilfælde, om sømanden kan være det. Vi kan løse problemet både med de 4½ eller 6 måneders skoleskibssejlsads og problemet med anskaffelsen af et nyt skoleskib ved at fritage voksne sømænd for skoleskibssejlsads. Sidste gang vi behandlede forslaget, forstod jeg på venstres ordfører, at man ikke var utilbøjelig hertil. Det må være muligt at skaffe et flertal herfor, idet vi i udvalget kan forhandle om, hvilke krav til alder og sejltime man i så fald skal stille; men idealet ville altså være, at man fuldstændig frafaldt kravet om skoleskibssejlsads.

Skal man sikre en ligestilling, er det også nødvendigt, at sømændene bliver repræsenteret i det påtænkte uddannelsesråd, der omtales i § 26 i lovforslaget om nautiske

eksaminer. Det vil derfor være påkrævet, at vi i udvalget ser på dette råds sammensætning. I samme forbindelse er det værd at gøre opmærksom på, at lovforslaget også omfatter fiskernes uddannelse. Derfor må der også åbnes mulighed for fiskerne til at blive repræsenteret.

Men det er jo ikke alene på kommandobroen, at aspiranterne forsøger at fortrænge sømændene, det gælder også på dækket, hvor man anvender aspiranter i stedet for søfolk. Det er mere end betænkeligt, idet vi i øjeblikket har en yderst nødtørrtig bemanningsskala — og den i bemanningslovforslaget er ikke større. Hvis drenge og unge mennesker så yderligere skal erstatte voksne søfolk, er sikkerheden til søs stærkt truet. Sømændene har da også for længst ordnet det spørgsmål selv, idet aspiranterne ifølge overenskomsten ikke kan medregnes i den normerede besætning. Derfor lod den tidligere handelsminister også aspiranterne fuldstændig udgå af sit forslag, men det vakte jo folketingsflertallets modstand, og den højtærede handelsminister har derfor stillet det kompromisforslag, at aspiranterne ikke normalt kan medregnes til dæksmandskabet. I forhold til den nugældende lov, hvorefter de ubetinget kan medregnes, er det foreliggende forslag et stort fremskridt, og for så vidt skulle det også være fyldestgørende nok, hvis ikke det netop var søfartsforhold, det drejede sig om. Til søs har det unormale en stærk tilbøjelighed til at blive det normale, og et skib, der er hjemmefra i årevis, kan nemt blive betragtet som værende på unormal sejlsads, og så behøver de normale forhold først at indføres, når det kommer til dansk havn. Jeg påskønner, at der her er forsøgt en art mæglingsforslag, men forstår egentlig ikke nytten af det. Som omtalt er de to parter enedes om ubetinget at tage aspiranterne ud af bemanningen, og endvidere må man være dækket ved forslagets § 39, efter hvilken et skib kan gå underbemandet fra havn, for så vidt det er ugørligt at komplettere besætningen og skibsføreren i øvrigt finder det forsvarligt; man skal dog hurtigst gørligt sørge for at få besætningen bragt op på den lovlige størrelse. Hvorfor så dette stk. 7 i § 7? Det skulle dog vel være dobbelt konfekt, hvis det ikke er sådan, at begrebet „normalt“ skal fortolkes meget

[Peter Nielsen.]

large. Det kan man selvfølgelig undgå ved at affatte dette stykke således, at det deri fastslås, at aspiranter kun i nødstilfælde kan medregnes til det foreskrevne dæksmandskab. Det er jo ting, som vi må kunne se på i udvalget.

I det hele taget må det gælde, at en så stram bemanningsskala må kræves nøje overholdt, og der bør ikke være nogen smut huller. Det har vi i dag med de såkaldte åbne shelter-decks, hvor man på grundlag af et 24 år gammelt handelsministerielt cirkulære i mange tilfælde kun behøver at regne med to tredjedele eller mindre af skibets lasteevne, når bemanningen skal finde sted. Der er nu i bemanningslovsforslaget § 2, nr. 4, givet en anden definition af begrebet „tons“, idet det bliver det til enhver tid i skibets målebrev angivne. Det forstår jeg således, at et skib nu kan sejle skiftevis med åbent eller lukket shelter-deck, men skal tage mere mandskab om bord, når det overgår til lukket. Det er for så vidt godt at få dette lovfæstet, selv om man i praksis allerede har bestemmelsen; den administreres ganske vist på den måde, at man ved overgang til lukket shelter-deck ikke tager mere mandskab om bord, men fortolker reglen på den måde, at man blot kan udbetale mandskabet den hyre, der spares ved underbemanningen.

Jeg har ikke noget imod lovforslagets § 39 om sejlads i visse tilfælde med underbemanning, men det kan kun blive i nødstilfælde og må ikke blive det gængse, som det bl. a. er med de skibe, der skiftevis sejler som åbne og lukkede shelters. Det ville være bedst, om man fik en bestemmelse om, at det skib, der én gang har været målt og har været brugt som lukket shelter-deck, fremdeles skal være bemanded som sådant. Så kan man overveje problemet med den varierende besætningsstørrelse, og hvis man samtidig kunne få en bestemmelse, der sikrer, at nødparagraffen virkelig kun bliver brugt i nødstilfælde, vil man kunne stoppe den ofte forekommende underbemanning. Skalaen er som omtalt meget stram, og omgælder bør derfor ikke tolereres.

Når jeg taler om bemanningen, kan jeg ikke lade være med at udtale min betænkelighed ved, at man kan lade en tømmermand erstatte en matros, uden at han har

hans færdigheder som sømand. Ligeledes synes det ejendommeligt for maskinpersonalets vedkommende at lade antallet af motormænd være maksimalt fire uanset skibets og maskinens størrelse, men alt dette er jo noget vi kan forhandle om i et udvalg.

Jeg imødeser selvfølgelig mange advarende pegefingre: hvis man stiller for store krav, mister dansk skibsfart sin konkurrenceevne, og med de faldende fragtrater kan man ikke pålægge skibsrederne større forpligtelser o. s. v. o. s. v. Vi skal selvfølgelig heller ikke vedtage en lovgivning, der stiller danske skibsredere dårligere end andre nationers; det kan ingen være interesseret i, men vi skal heller ikke stille den danske sømand ringere end hans udenlandske kolleger, og man kan jo også overdimensionere snakken om de svigtende konkurrencemuligheder. Kravet om et skibs bemanning som lukket shelter-deck vil højst sætte et 7 000-8 000 tons skibs daglige driftsomkostninger op med ca. 100 kr. Et sådant skibs direkte daglige omkostninger er for tiden ca. 16 000 kr. foruden forrentning og afskrivning, så der kan ikke engang blive tale om en stigning i omkostningerne på 1/2 pct. Med de aktieudbytter, skibsfarten giver, klarer man det nok, uden at konkurrenceevnen svækkes af den grund. Selv om udbytterne skulle falde en procent eller to, får aktionærerne nok alligevel deres penge meget fint forrentet.

Jeg vil dog anerkende, at konkurrenceevnen kan være svækket ved lovgivning. Andre nationer stiller ikke så store krav til uddannelsen, hvad angår førere af småskibe, idet grænsen for de skibes størrelse, man kan føre med sætteskippereksamen, er større i andre lande. Jeg hilser derfor med glæde, at denne grænse er hævet ret betydeligt i det foreliggende lovforslag.

I øvrigt er lovforslagene med undtagelse af de her nævnte ting identiske med de lovforslag, vi behandlede sidste år, og jeg kan derfor henholde mig til de bemærkninger, jeg dengang fremsatte. Vi er klar over, at det haster med at få disse lovforslag vedtaget, og mit parti er derfor indstillet på en hurtig udvalgsbehandling, idet vi jo sidste år gennemgik alle detaljer meget nøje.

**Gideon:** I sommerens løb har jeg lagt mærke til, at der fra forskellig side inden

[Gideon.]

for søfartskredse er blevet fremført beklagelser over, at de tre foreliggende lovforslag ikke blev gennemført i forrige folketingsår, da vi jo også havde dem til behandling i det høje ting. Jeg forstår disse beklagelser og deler dem fuldt ud.

Efter hvad der foreligger for mig, udgjorde mangelen på officerer for Dansk Dampskibsrederiforenings medlemmers vedkommende pr. 22. februar 1957 256 styrmænd, 264 maskinmestre og 730 eksaminerede maskinassistenter. Det er altså et ganske antageligt antal folk, man mangler for at kunne bemane danske skibe tilfredsstillende, og det vil derfor kunne forstås, at det haster med at få den foreslåede nyordning gennemført. Så må det endda forudses, at mangelen på officerer vil tiltage yderligere, idet foreningens medlemmer i dag for levering til og med 1962 har kontraheret om ca. 100 skibe på i alt ca. 700 000 brutto registertons. Man regner med, at der vil komme til at mangle ca. 400 navigatører og ca. 700 maskinmestre. Om det nu bliver fuldt så mange, skal jeg ikke kunne udtale mig om; man må naturligvis regne med, at der i løbet af disse år sker en afgang fra ældre skibe, og om denne afgang er medregnet i disse tal, tør jeg ikke sige.

Man vil af dette kunne forstå, at der havde været al mulig grund til at få gennemført denne lovgivning i fjor, og det kunne i virkeligheden godt have ladet sig gøre, hvis man ikke fra en enkelt side, desværre fra den afgørende side, nemlig fra regeringspartiet, havde spændt ben for gennemførelsen. Det, som den strandede på, var i virkeligheden den aspirantordning, som den foregående ærede taler var så stærkt inde på. Der var med hensyn til denne aspirantordning et flertal i udvalget, bestående af konservative, radikale og venstres medlemmer, et flertal, der var enig om en udformning svarende til den regel, som er foreslået af den nuværende højtærede handelsminister i § 7, stk. 7, i forslag til lov om skibes bemanning. Hvis jeg ikke husker galt, skete der fra dette flertal i det sidste møde i udvalget en henvendelse til de socialdemokratiske medlemmer om, at man burde bestræbe sig for at få lovforslagene gennemført, inden vi tog på ferie; men det skete altså ikke. Nu håber vi, at de her forelig-

gende lovforslag må blive gennemført så hurtigt som overhovedet muligt.

I det udvalg, som behandlede disse lovforslag i forrige samling, blev der jo foretaget en meget grundig gennemgang af dem; vi havde en meget indgående drøftelse, og selv om vi naturligvis må se på forslagene igen i et udvalg, vil jeg dog udtale håbet om, at vi må kunne gøre dette arbejde færdigt forholdsvis hurtigt. Jeg er ganske enig med det ærede medlem hr. Peter Nielsen i, at vi i virkeligheden ikke kan være bekendt ikke at få dem gennemført.

Jeg skal derefter vende mig til de enkelte lovforslag; de er jo gengangere fra sidste folketingsår, og jeg kan i al almindelighed henvisse til min mere udførlige omtale ved lovforslagenes behandling sidste år. Jeg vil dog gerne knytte nogle enkelte bemærkninger til dem nu.

Lovforslaget om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m. er nøjagtigt det samme, som blev fremsat sidste år, og det giver mig derfor ikke anledning til udtalelser ud over dette, at den højtærede handelsminister i sin fremsættelsestale nævnte, at der fra Færøernes landsstyre var stillet forslag om, at de nugældende maskinpasser- og motorpasserprøver skulle opretholdes for Færøerne, uanset at maskinmesteruddannelsen ønskes opretholdt som fællesanliggende. Den højtærede minister mente, at dette kunne lade sig ordne inden for rammerne af Færøernes hjemmestyre, ved at man overlod til det færøske hjemmestyre at udfærdige regler for, hvilke eksaminer der skal kræves for erhvervelse af sønæringsbeviser, der alene giver adgang til at udmønstre med færøske skibe. Det er sikkert rigtigt, at det kan lade sig ordne på den måde, men der er jo bare det, at den kommende lov skal gælde for hele kongeriget — dog at der er undtagelsesbestemmelser med hensyn til Grønland; den omfatter altså også Færøerne. Jeg tror derfor, at der i lovforslaget må indføres en bestemmelse, som giver hjemmel til, at sagen ordnes på den måde, som den højtærede handelsminister har foreslået. Ellers vil loven jo automatisk, når den vedtages, gælde ubeskåret for Færøernes vedkommende.

Heller ikke lovforslaget om de nautiske eksaminer giver mig anledning til mange bemærkninger, idet det også i alt væsent-

[Gideon.]

ligt er i overensstemmelse med lovforslaget fra sidste år. Der er dog et par personlige bemærkninger, jeg gerne vil gøre. Ved lovforslagets behandling i forrige folketingsår henledte jeg opmærksomheden på det urimelige i, at man i denne lov ændrede en bestemmelse i en anden lov. Jeg fandt det, om jeg så må sige, rent professionelt som jurist uheldigt, at man i én lov gennemførte ændringer i en anden lov. Det var loven om statsskoleskibet „Danmark“, som man gennem dette lovforslag søgte ændret på et par områder. Jeg gjorde endvidere opmærksom på en afgjort inkonsekvens i de foreslåede regler. Jeg vil gerne takke den højtærede handelsminister for, at han, således som det også fremgik af fremsættelses-talen, har taget hensyn til mine bemærkninger om disse to punkter, og for, at de overvejelser, man har gjort sig, har medvirket til, at man nu har stillet forslag om, at skoleskibsloven fuldstændig ophæves, idet man er enig i, at alle herhenhørende spørgsmål lader sig løse ved den ordning, der indeholdes i lovforslagets § 26, stk. 5. Det er jeg ganske enig med ministeren i.

Jeg er også enig med ministeren i det nye forslag, der indeholdes i § 28, og hvorefter handelsministeriet efter indstilling fra uddannelsesrådet kan fastsætte nærmere regler for styrmandslærlinges uddannelse om bord.

Endelig vil jeg, ligesom jeg gjorde ved det tilsvarende lovforslags behandling i forrige folketingsår, rejse det spørgsmål, om det dog ikke ville være rimeligt, at man gav fiskerierhvervet en fast repræsentant i uddannelsesrådet. Jeg forstod, at det ærede medlem hr. Peter Nielsen også var inde på denne tanke. Jeg vil gerne have, at vi i det udvalg, som bliver nedsat, nærmere overvejer dette spørgsmål.

Hvad endelig angår lovforslaget om skibes bemanning, er jo også dette lovforslag i det store og hele en gentagelse af det lovforslag, vi behandlede sidste år, og jeg kan derfor også her henvise til de bemærkninger, jeg

gjorde dengang. Der er dog visse punkter, jeg gerne vil knytte nogle bemærkninger til.

For det første vil jeg anerkende, at den højtærede handelsminister har foreslået det nye stykke i § 7 om aspirantordningen. Det var jo denne ordning, der, som jeg nævnte før, var den virkelige årsag til, at vi ikke fik dette lovkompleks gennemført i forrige folketingsår. Jeg kan derfor kun udtale min anerkendelse af, at den højtærede handelsminister nu kommer med denne bestemmelse, der nøjagtigt svarer til den ordning, som vi fra flertallets side, de konservative, de radikale og venstre, foreslog i det tidligere udvalg. Jeg må sige, at jeg har vanskeligt ved at forstå den modstand, som denne bestemmelse har mødt, en modstand, som jeg i dag hører ikke er opgivet, fordi dette forslag er blevet fremsat. Jeg kan ikke se, at der er nogen rimelighed i denne modstand. Det ejendommelige er jo, at denne ordning har man, som vi ved, haft i England, Sverige og Holland i mange år, uden at det har medført nogen som helst vanskeligheder ved forhandlingerne med sømandsorganisationerne. Når det ærede medlem hr. Peter Nielsen taler om, at man hermed giver grundlag for en ny kaste inden for søfarten, vil jeg henvise til den specifikation over aspiranternes fordeling over samfundsgrupperne, som vi fik i det udvalg, vi begge sad i. Deraf vil det ærede medlem se, at der slet ikke er tale om, at aspiranterne fordeler sig på enkelte samfundsgrupper. Jeg kan således nævne, at arbejdsmændene er repræsenteret med 11,9 pct. i et rederi. I to rederier er de helt oppe på 21 pct. — i disse tilfælde den højeste procent, der findes — og i det hele taget fordeler de sig på samtlige erhverv. Jeg er ganske enig i de bemærkninger, den højtærede handelsminister gjorde herom i sin fremsættelse. Når forholdet er det, at der — hvad jeg også anførte i min indledning — er en stor og formentlig voksende mangel på navigatører, må det da være ønskeligt, også af hensyn til beskæftigelsesmulighederne for det øvrige mandskab om bord, at man

## [Gideon.]

benytter sig af enhver mulighed for at forøge antallet af navigatører, når det, som det er tilfældet her, kan gøres uden at svække andres mulighed for at opnå samme uddannelse og uden at formindske det øvrige mandskabs mulighed for at finde beskæftigelsesmuligheder om bord. Efter hvad der foreligger for mig, har aspirantordningen i enhver henseende fungeret tilfredsstillende, og det er ganske naturligt, at man nu søger at få ordningen lovfæstet. Som sagt kan jeg ganske tilslutte mig, at det er optaget i lovforslaget. Det er jo i overensstemmelse med de ønsker, som vi fremsatte i det forrige udvalg.

Det ærede medlem hr. Peter Nielsen var inde på den nye definition af „tons“. Jeg er ikke helt klar over, hvad det i virkeligheden betyder, men vi må i udvalget se lidt nærmere på, hvad der ligger i denne ændrede definition.

Hvad angår spørgsmålet om sætteskipperne, skal jeg udtale min glæde over, at deres beføjelser udvides. Mit parti har stadig haft den opfattelse, at de var for snævre, og vi er derfor gået særdeles stærkt i brechen for, at sætteskippernes beføjelser både med hensyn til søfartsområdet og med hensyn til skibenes størrelse blev udvidet.

Den udvidede dispensationsadgang i § 40, stk. 1, kan jeg heller ikke se at der er nogen betænkelighed ved at gennemføre. Den får, så vidt jeg forstår, navnlig betydning for statsbanernes færger. Men det er vel et spørgsmål, om denne 4 timers begrænsning, der er sat i forslaget, ikke er for snæver, og om man ikke i nogen grad burde udvide adgangen til dispensation.

Endelig har jeg nogle bemærkninger at gøre om den foreslåede obligatoriske uddannelse på skoleskibe. Denne bestemmelse fandtes også i lovforslaget i fjor, og jeg skal henvise til min udførlige omtale af bestemmelsen ved lovforslagets behandling sidste år. Der var jo i den kommission, som repræsenterede samtlige grene inden for søfarten, praktisk talt enighed om for det første, at man burde frafalde det hidtidige krav om sejskibsupuddannelse, og for det andet, at der burde være en vis tids uddannelse på skoleskib. Jeg gav dengang udtryk for, at det måske var et spørgsmål, om det var

rimeligt fremdeles at opretholde denne uddannelsesform. Når imidlertid samtlige sagkyndige går ind derfor, bør denne form formentlig opretholdes. Men i så fald bliver man nødt til, hvad der vil være beklageligt — og jeg forstod, at det ærede medlem hr. Peter Nielsen havde samme indstilling — at bruge de to skoleskibe, vi nu har, statskoleskibet „Danmark“ og „Georg Stage“, dertil, og skal der kunne uddannes det fornødne antal fremtidige styrmandselever, er det nødvendigt, at „Danmark“ tager to togter om året. Men så bliver dette skib ikke i stand til at foretage den store rejse en gang om året, som det nu gør, og vise flaget i de fremmede havne. Det er naturligvis et spørgsmål om følelse, men det er der også grund til at tage hensyn til, og jeg kan sige, at der i hvert tilfælde i mit parti er mange, som ikke kan tænke sig at gå med til en ændring, der ville medføre, at vi ikke længere kan sende skoleskibet „Danmark“ ud på de store have og dér vise flaget.

Med disse bemærkninger vil jeg sige, at vi fra vor side er villige til at give de tre lovforslag en endda særdeles hurtig og villig behandling.

**Baagø:** De tre lovforslag, vi behandler, vil være kendt af en stor del af tingets medlemmer, idet lignende forslag blev fremsat for et års tid siden af den forrige handelsminister. De nu fremsatte lovforslag er imidlertid fremkommet i en ny og bedre udgave — om jeg må bruge det udtryk. Det skal jeg senere opholde mig nærmere ved.

De lovforslag, der blev fremsat sidste år, oversendtes efter en førstebehandling til et udvalg, som modtog mange henvendelser fra søfartens folk, både fra organisationer, som repræsenterede søfartserhvervets direkte udøvere, sømænd, fiskere, skippere o. s. v., og fra organisationer, som repræsenterede rederier. Udvalget foretog en grundig gennemgang af lovforslagene og af de problemer, som de foretagne henvendelser havde rejst, og der var i udvalget flertal for nogle betydningsfulde ændringer i de foreliggende lovforslag. Der havde således ikke været noget til hinder for, at forslagene var blevet behandlet færdig og var blevet vedtaget i sidste samling, men den da sid-

## [Baags.]

dende regering ønskede ikke, at dette skulle ske, bl. a. vel fordi den ikke ønskede gennemført de ændringer, som der var flertal for i udvalget.

Det er meget beklageligt, at vedtagelsen af forslaget om nautiske eksaminer og forslaget om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m. ikke fandt sted i sidste samling, således at undervisningen og skoleordningen i henhold til de nye regler kunne være blevet tilrettelagt i løbet af den forgangne sommer og undervisningen have taget sin begyndelse i dette efterår. Det er beklageligt af den grund, at den voksende danske handelsflåde så stærkt savner uddannede navigatører og maskinmestre. Skal vi til fulde kunne udnytte det meget betydelige aktiv for dansk økonomi og for indtjening af dansk valuta, som søfartserhvervet er, og yderligere kunne udvide dette aktiv, vil der både i øjeblikket og i tiden fremefter være brug for mange unge navigatører og maskinmestre med den fornødne uddannelse. Vi kan sikkert alle udtale håbet om, at disse unge i tilstrækkeligt tal vil melde sig for at gennemgå den uddannelse, lovforslagene tager sigte på, men det ville unægtelig have været af betydning, om mange allerede nu var kommet i gang med uddannelsen. Som det er gået, er vi blevet et helt år bagefter.

Det er klart for enhver, at lovforslag af den her omhandlede art må opbygges på sagkyndiges undersøgelser, overvejelser og forslag. Disse lovforslag er jo for en stor del, hvad man kunne kalde forslag af teknisk karakter, og der ligger da også et grundigt og langvarigt kommissionsarbejde forud for lovforslagenes fremsættelse i tinget, et arbejde, der strakte sig over ni år. Men den omstændighed, at der er tale om mangfoldige tekniske enkeltheder, der har til formål både at skabe størst mulig sikkerhed for mandskab, skib og ladning og størst mulig effektivitet i søfartserhvervet, udelukker aldeles ikke, at der i lovforslagene kan findes eller ikke findes bestemmelser af principiel karakter, som tingets medlemmer ikke blot i høj grad vil være interesserede i, men som tinget også har forudsætninger for at ændre eller indføje. Dette kom da også klart frem under den udvalgsbehandling, som foregik i sidste samling.

Det konservative folkeparti kan kun ud-

tale sin tilfredshed med, at den højtærede handelsminister i de lovforslag, han har fremsat, har taget hensyn til de ændringer i de tidligere lovforslag, som der var skabt flertal for i det da siddende udvalg — ja, jeg kan vel endda sige, at de væsentligste ønsker fra vor side nu er imødekommet.

Jeg tænker her for det første på den såkaldte aspirantordning, ansættelsen af styrmandslærlinge om bord i skibene, en ordning, som nu foreslås lovfæstet. Det er jo ikke rigtigt, som det ærede medlem hr. Peter Nielsen ville fremstille det for lidt siden, at ministerens forslag er et kompromis. Det foreliggende lovforslags ordlyd er ord til andet den, som tre partier i det da siddende udvalg var enige om. I øvrigt deler mit parti helt den opfattelse af dette spørgsmål, som er udtrykt i den skriftlige fremsættelse. Den højtærede minister sagde deri, at det, det gjaldt om, var at give de fremtidige navigatører den bedst mulige praktiske uddannelse, og ministeren føjede endda til, at dette behøvede næppe nærmere argumentation. Den højtærede minister pegede også på, at det var af hensyn til beskæftigelsesmulighederne for det øvrige mandskab om bord, at denne ordning burde gennemføres. Den forrige ærede ordfører nævnte, at i andre lande har ordningen været prøvet i lang tid og virket fuldt tilfredsstillende, og herhjemme har vi da også haft en ordning, som dog ganske vist byggede på den sidst aftalte lønoverenskomst mellem rederier og søfolk. Når vi så stærkt har ønsket at få bestemmelsen lovfæstet, er det, fordi vi ikke ville, at dette spørgsmål skulle blive et stridsspørgsmål i overenskomstforhandlingerne, men at det for skibsfartserhvervets skyld skulle ligge fast. At ordningen skulle være udemokratisk, og at aspiranterne skulle fortrænge dæksmandskabet, er helt udelukket; det kan der slet ikke være tale om, eftersom det udtrykkeligt i lovforslaget siges, at aspiranterne ikke skal tælles med i dæksmandskabet. Og hvad det udemokratiske angår, har den forrige ærede ordfører påvist, at disse aspiranter, disse styrmandslærlinge, kommer fra alle befolkningslag; der er ikke tale om fars sønner, som man har villet give det udseende af.

For det andet tænker jeg på spørgsmålet om bemanningen af skibe af sheltærdæk-



## [Baaga.]

typen, hvor den hidtil fulgte fremgangsmåde med den nu foretagne tilføjelse til bemanningslovens § 2, punkt 4, ikke mere vil kunne omdisputeres. Det synes jeg er meget værdifuldt.

For det tredje tænker jeg på den udvidede adgang til at føre ikke-passagerskibe, som nu foreslås indrømmet sætteskipperne. Både af hensyn til konkurrencen inden for den mindre skibsfart og af hensyn til en ligestilling på dette område inden for de nordiske lande er forslaget meget betimeligt. De nye skibstyper på 300-500 tons har vist sig konkurrencedygtige på fragtmarkedet, selv om vesttyske og hollandske fartøjer hidtil har kunnet drage fordel af lempeligere bemanningsregler end dem, der gælder for tilsvarende danske skibe. I skibe af den nævnte størrelse gives tillige større muligheder for en forsvarlig rentabilitet for småskibsfarten. Det er derfor både rimeligt og rigtigt, at sætteskipperne, som driver denne fart, får adgang til også at føre de nye skibstyper; og hvad sikkerheden angår, behøver man næppe at nære nogen ængstelse; sætteskipperne er i almindelighed mænd med lang sejltid og med mange erfaringer, inden de kommer til at sejle som førere. Når det sker, vil det i mange tilfælde være eget skib, en sætteskipper kommer til at føre, og i øvrigt vil forsikringselskaberne i høj grad komme til at øve indflydelse på, hvem der bliver ansat som førere i disse skibe.

En vanskelig opgave tror jeg det vil blive at finde frem til en tilfredsstillende ordning med hensyn til den fremtidige anvendelse af statens skoleskibe og med hensyn til fremskaffelsen af et andet fartøj til brug ved uddannelsen af navigatører. Denne opgave og gennemførelsen af undervisningen efter de nu foreslåede regler i det hele taget vil uden tvivl vise sig at medføre en meget betydelig udgift for staten. Alt, hvad der kan gøres for at begrænse denne udgift uden skade for undervisningen, bør gøres. Dette spørgsmål og andre, mindre enkeltheder i lovforslagene ønsker vi fra vor side gerne drøftet i det udvalg, som vi håber vil blive nedsat.

På det konservative folkepartis vegne kan jeg ved denne første behandling af lovforslagene sige, at vi er rede til efter en velvillig og hurtig behandling af lovforsla-

gene i et udvalg at medvirke til deres gennemførelse.

**Helge Larsen:** Da det ærede medlem hr. Baunsgaard, som er udset til at repræsentere mit parti i det udvalg, der formentlig nedsættes til behandling af disse lovforslag, er forhindret i at være til stede her i eftermiddag, skal jeg sige et par ord; de 3 foreliggende lovforslag var jo til debat i forrige folketingssamling og gennemgik en grundig udvalgsbehandling.

En del af de ændringer, der blev fremsat ønske om i udvalget, har den højtærede handelsminister indarbejdet i de foreliggende lovforslag. Det gælder således adgangen for sætteskipperne til at føre større skibe end tidligere og den i overensstemmelse med internationale regler trufne ordning om bemanningsregler for skibe af shelterdæktypen.

I § 7 i forslag til lov om skibes bemanning er indsat et nyt stykke, hvorefter personer, der som lærlinge eller aspiranter er antaget til uddannelse til styrmand, normalt ikke kan medregnes til det foreskrevne dæksmandskab. Den højtærede handelsminister bemærkede herom ved lovforslagets fremsættelse, at man ved antagelse af styrmandslærlinge sikrer de fremtidige navigatører den bedst mulige praktiske uddannelse, hvad der på lang sigt må være til gavn for handelsflåden. Den højtærede minister fremhævede endvidere, at der for tiden eksisterer en vis skævhed i mandskabsgrupperingen inden for handelsflåden med mangel på navigatører, og at det derfor af hensyn til beskæftigelsesmulighederne for det øvrige mandskab om bord må være ønskeligt, at man benytter enhver vej til at forøge antallet af styrmandsuddannede folk, når det kan gøres uden at svække andres muligheder for at opnå samme uddannelse til navigatører og uden at formindske det øvrige mandskabs mulighed for at finde beskæftigelse om bord. Jeg har fremdraget disse udtalelser af den højtærede handelsminister, fordi jeg finder, at de med forståelse af de modstridende synspunkter, der har været gjort gældende i hele dette spørgsmål, giver en velmotiveret begrundelse for indpasning af aspirantordningen i de bemanningsregler, som er foreslået. Jeg håber, at aspirantordningen i denne udform-

[**Hølge Larsen.**]

ning kan indgå i den endelige udformning af lovforslaget.

Hvad de to andre lovforslag angår, skal jeg blot sige, at den foreslåede forbedring af navigatørers og maskinmandskabs uddannelse er en naturlig følge af de øgede krav, den tekniske udvikling stiller til denne del af skibsmandskabet. Det vil være i alles interesse, at denne nyordning gennemføres snarest muligt, og jeg skal derfor anbefale de foreliggende lovforslag til hurtig behandling og gennemførelse så betids, at de kan træde i kraft senest den 1. august 1958.

**Niels Andersen:** De 3 foreliggende lovforslag har tidligere været forelagt det høje ting, og jeg skal i det væsentlige henvise til, hvad retsforbundets ordfører ved den lejlighed har fremført. Særlig ønsker jeg at pege på den udtalelse, den nuværende højtærede indenrigsminister hr. Søren Olsen fremførte vedrørende styrmandsaspiranterne — den findes i Folketingstidende 1956-57, sp. 790. Det daværende ærede medlem udtalte bl. a., at det måske alligevel ingen skade var til, at loven indeholdt en bestemmelse om, at skibene skal have adgang til at have sådanne styrmands aspiranter, idet det kan have betydning for uddannelsen af skibsofficerer, at redierne derigennem kan lære de sømænd at kende, der melder sig som aspiranter, og som siden hen påtænker at blive skibs-officerer.

Set på denne baggrund må vi naturligvis hilse med glæde, at der i lovforslaget om skibes bemanning i § 7 er skabt muligheder for ordnede forhold på dette område.

Med hensyn til det ærede medlem hr. Peter Nielsens bemærkninger om, at man ikke skal stille den danske sømand dårligere end hans udenlandske kolleger, må jeg sige, at jeg er helt enig med det ærede medlem i dette synspunkt, og jeg vil gerne være med til at drøfte dette nærmere i det udvalg, som skal arbejde videre med problemerne.

I samme lovforslags § 5, stk. 5, foreslås, at sætteskipperne af 1. og 2. grad hjemles ret til at føre skibe over 300 tons, men ikke over 500 tons, i fart inden for indskrænket fart og sætteskipperne af 1. grad i fart uden for indskrænket fart på betingelse af, at de har ført skib i 5 år. Styrmandenes og

maskinmestrenes talsmænd har over for mig påtalt den meget alvorlige forringelse af sikkerheden til søs, som en lovfæstelse af denne bestemmelse ville afstedkomme, og da man på dette område er gået ud over den enighed, der var opnået i den i 1947 nedsatte kommission, kan der være grund til at spørge den højtærede handelsminister, med hvilken motivering denne bestemmelse er nedfældet i lovforslaget. Jeg ønsker dette spørgsmål nærmere behandlet i udvalget, men skal i øvrigt på retsforbundets vegne give tilsagn om velvillig og hurtig behandling.

**Lynnerup Nielsen:** De foreslåede 3 love er hårdt tiltrængt, idet de skal afløse love, der stammer fra 1916. Siden den tid er der foregået en udvikling af skibsfarten, som gør en sammenligning umulig, idet den moderne handelsflåde, som vi kender den i dag, ikke mere svarer til, hvad vi i hin tid havde.

Det er måske et spørgsmål, om den her foreslåede lovgivning dækker alt, hvad den nye tid har bragt på skibsfartens område. Lovforslagene hviler på en betænkning, der blev afgivet allerede i 1949, hvorefter loven om sønæring blev ændret i december 1950. Der er altså gået en lille halv snes år siden, og ikke mindst de sidste år har ændret mangt og meget på skibsfartens område. Især i den seneste tid er der kommet skibstyper frem af en ganske anden karakter og langt større end dem, vi tidligere kendte. Driften med kulfyring er stærkt aftagende, idet oliefyring bliver mere og mere almindelig. Der er også sket en ændring fra Nord- og Østersøfart til mere oversøisk fart. Af disse grunde stilles der nu større og større krav til mandskabet. Ofte kan der gå flere år, hvor mange sømænd ikke kan få lejlighed til at besøge hjem og familie. Rationaliseringen af laste- og losningsarbejdet stiller også i dag større krav til den enkelte sømands arbejdsydelse. Nu foregår laste- og losningsarbejdet ved hypermoderne maskiner, trucks o. lign., så den tid, skibet ligger i havn, er meget minimal, og laste- og losningsarbejdet må forceres og foregår ofte på andre tidspunkter end før. Nok gælder der 8 timers arbejdsdag også for vore sømænd, men med den nuværende bemanningsordning kan bestem-

[Lynnerup Nielsen.]

melsen ofte ikke overholdes. Tit må fridage annulleres, og overarbejde hører til dagens orden, netop fordi rationaliseringen og det forrygende arbejdstempo har ændret forholdene totalt.

Vi kommunister kan ikke være tilfredse med de uændrede bemandingsregler. De dækker ganske naturligt ikke det underordnede mandskabs ønsker, hverken på dæk eller i fyrrum. Det kan heller ikke være rimeligt, at alene rederierne skal have fordelene ved den tekniske udvikling. Sømandene og søfyrbøderne har lige siden krigen haft en betydelig arbejdsløshed, og det bliver den arbejdsløse stab, der i dag må undgælde for en alt for tynd bemandingsordning, på hvis mangler der i praksis må rettes op ved systematisk overarbejde. Det må også forekomme mærkeligt, at de foreslåede bemandingsregler for matroser er ringere end dem, man i praksis arbejder under. Den gældende bemandingsordning, der har virket siden 1. april 1952, giver matroserne en mand mere på alle skibe med over 2 000 brt. Denne aftale er forlænget ved forligsmandsforslag i 1954 og 1956 og gælder til 1. marts 1958. Det må derfor forekomme mærkeligt, når loven stiller matroserne ringere, end tilfældet er efter de regler, der i dag er rådende.

Vi havde ikke regnet med, at lovforslaget ville indeholde bestemmelser om aspiranter, da sådanne bestemmelser ikke var medtaget i det lovforslag, der fremsattes den 25. oktober 1956, og som var til første behandling sidste folketingsår. Nu spørger altså denne aspirantordning på ny, og jeg er klar over, at det ikke er det underordnede dæksmandskab, der har bevæget handelsministeren til at fremsætte lovforslag herom. Der har stået for meget strid om denne sag, og sømændene har med forståelig bitterhed vendt sig imod ethvert forslag om en aspirantordning, der af matroserne kun kan opfattes som udtryk for en særlig hensyntagen til redernes specielle interesser.

Den såkaldte aspirantordning er uheldig, og derfor er mit parti utilfreds med, at man igen har taget den op. Mon ikke sådanne aspiranter til daglig i det fælles arbejde om bord i skibene af matroserne vil blive opfattet som en illegitim vordende officerskaste? De må ikke have haft en fagfor-

eningsbog i hånden; de kommer fra andre befolkningslag, det er noget, der ganske naturligt vil vække en vis bitterhed hos de sømænd, der fra deres tidligste ungdom har valgt søen som erhverv. Hertil kommer også, at de almindelige matroser hømmes i at opnå en styrmandsuddannelse, og hvad værre er: hvis de har opnået at få styrmands-eksamen, vil de få større vanskeligheder ved at opnå ansættelse som styrmand. Mon ikke det vil vise sig at gå sådan, al den stund det er rederne, der ønsker denne såkaldte aspirantordning opretholdt, så disse aspiranter til sin tid kan få de ledige stillinger? Ordningen er jo prøvet. Den har kun skabt bitterhed hos de organiserede matroser, og det tjener ikke til fremme af et godt arbejdsforhold, at man nu vil gennemføre den ved denne lovgivning.

Jeg har en bemærkning til den højtærede handelsminister vedrørende lovforslagets § 2, nr. 4. Selv om jeg har læst såvel bemærkningerne som ministerens fremsættelsestale, vil jeg dog gerne spørge ministeren, om de såkaldte shelterdækstyper bliver målt og bemandet på samme måde som skibe med lukkede shelterdæk. Når jeg tillader mig at stille ministeren det spørgsmål, er det, fordi jeg ikke finder det klart nok udtrykt, om shelterdækslast eventuelt tæller med, når man måler bredden, således at bemandingsreglerne også fremover bliver anderledes for sådanne skibstyper. Det er jo et spørgsmål, som har overordentlig stor betydning for mandskabsberegningen for sådanne skibstyper, og ikke mindst, som ministeren også selv siger i fremsættelsestalen, fordi der findes et betydeligt antal skibe af denne type, der sejler med åbent shelterdæk. Når den tonnage, som et skib vitterlig er i stand til at rumme, bliver reduceret med en tredjedel, vil mandskabet ifølge bemandingsreglerne blive tilsvarende reduceret.

Vi er heller ikke tilfredse med bemandingsreglerne for søfyrbøderne. Det kan ikke være helt rigtigt, at bemandingsgrænsen ligger på 500 HK. Vi finder tillige, hvad søfyrbøderne også har gjort krav på, at de i lovforslaget nævnte 4 000 HK burde forhøjes helt op til 14 000 HK for at stå i et rimeligt forhold til hele den udvikling, der er sket, idet der bygges og anvendes flere og flere større skibe og mandskabet derfor bør være afpasset til disse langt større skibs-

## [Lynnerup Nielsen.]

typer. Mit parti finder altså ikke, at de bemandingsregler, der skal gælde for det underordnede mandskab, søfyrbøderne og matroserne, er i overensstemmelse med udviklingen.

Vi finder det heller ikke så påkrævet, at vordende navigatører, som det er foreslået, skal have 4½ måneds sejltid med et sejl-skib. „Danmark“ er faktisk det eneste sejl-skib, vi har. Sejlskibsuddannelsen hører en svunden tid til og vender vel næppe tilbage. Skal der være en skoleuddannelse, må den ske i overensstemmelse med de moderne navigationsmidler, så undervisningen virkelig bliver af værdi for det praktiske arbejde senere hen.

De to øvrige lovforslag om navigatørers og maskinfolks uddannelse forekommer os at være naturlige. De nye tekniske hjælpemidler i skibene må uddannelsen stå på højde med, også af hensyn til den sikkerhed for søens folk, som må være målet.

Den nydannelse, som nu søges gennemført ved nedsættelsen af et uddannelsesråd til med navigationsdirektøren som formand at tilrettelægge undervisningen, og hvorunder også skoleskibet „Danmark“ inddrages, forekommer os at være en naturlig ting, men vi finder, at både sømændene og fiskerierhvervet burde være repræsenteret i selve uddannelsesrådet. Jeg har ganske vist forstået det således, at der ved de lejligheder, hvor det drejer sig om specielt ét af disse erhverv, kan tilkaldes en repræsentant for det pågældende erhverv, men ville det ikke være naturligt, om de to erhverv havde hver en fast repræsentant?

Som det fremgår af de bemærkninger, jeg har fremsat her i anledning af de tre foreliggende lovforslag, er vi ikke tilfredse med forslaget til lov om skibes bemanning, og vi vil derfor afvente resultatet af forhandlingerne i det udvalg, som jeg forstår skal nedsættes. Vi vil naturligvis lade os bestemme af, hvordan lovforslaget vil komme til at se ud, når det kommer til anden behandling her i det høje ting.

**Handelsministeren (Philip):** De tre lovforslag, der er til drøftelse her i dag, har det tilfælles, at de alle tre er af teknisk karakter og et meget stort antal af deres bestemmelser derfor mere egner sig til

drøftelse i et snævrere udvalg end her i det høje ting. Jeg skal bl. a. af den grund indskrænke mig til nogle forholdsvis få bemærkninger til en række af de spørgsmål, der har været fremhævet under drøftelserne i dag.

Lad mig til indledning sige lidt om spørgsmålet om aspiranternes stilling. Når jeg har foreslået den bestemmelse i bemandingslovens § 7, som har været så stærkt diskuteret i dag, hænger det sammen med, at der findes en betydelig skævhed inden for besætningerne, idet der i øjeblikket er mangel på styrmandsuddannede folk og samtidig er arbejdsløshed blandt dæksmandskabet. I en sådan situation forekommer det mig at være naturligt, at man gør, hvad man kan for at fremme uddannelsen af styr-mænd, og netop i en sådan situation er man også sikker på, at ikke blot vil aspiranterne gå videre til styrmandsuddannelsen, men der vil også gælde samme adgang som hidtil for dæksmandskabet i øvrigt til at komme frem og få styrmandsuddannelse. Det er da også således, at der ikke er nogen mand, der er gået den sædvanlige vej, der ikke har fået adgang til styrmandsuddannelsen, og den frygt, der er givet udtryk for i dag for, at de, der har gået aspirantvejen, skulle få lettere ansættelsesvilkår senere hen, tror jeg er ubegrundet på grund af den mangel, der i dag er på styrmænd.

Der har endvidere været tale om shelterdækskibene. Det er et af de punkter, hvor det er vanskeligt at finde frem til en afgørelse, der kan tilfredsstille alle, for det er netop skibe, der snart hører til den ene og snart til den anden gruppe. Det, der er foreslået, er ét kompromis — og et kompromis, der ligger helt på linje med, hvad man gør i andre søfartsnationer. Man har således identiske regler i Holland, England og Norge, og dette taler efter min mening for, at man med dette kompromis er nået frem til noget nogenlunde fornuftigt.

Også spørgsmålet om sætteskipperne har været til drøftelse i dag. Der er sket en væsentlig udvidelse af den kreds af skibe, som disse skulle have adgang til at føre. Når man er gået ind herfor, skyldes det to forhold. Det ene er, at sætteskipperne i stort omfang i øjeblikket findes på de store skibe, ganske vist som tredjestyrmand o. lign., men man har faktisk takket være

## [Handelsministeren.]

mangelen på styrmænd brugt dem til at føre endog de allerstørste skibe, og det må så dog vel være rimeligt, at sætteskipperne med deres mindre uddannelse fører de mindre skibe og styrmændene de store. Her til kommer, at hvis denne regel gennemføres, er det tanken, at man skulle udvide uddannelsen lidt for sætteskipperne, således at de fik nogen undervisning i stabiliseringslære, hvilket vil bevirke, at de bliver bedre egnede til at føre de skibe, som man nu tænker sig at de skal have lov til at føre.

Det er fra flere sider i dag blevet nævnt, at det måske kunne være ønskeligt, at flere kom med i uddannelsesrådet. Man står her over for det sædvanlige problem, at man på den ene side ønsker at holde rådet inden for meget begrænsede rammer, fordi man ved, at små råd fungerer bedre end store, men på den anden side er det også klart, at alle, der er interesserede, gerne vil være repræsenteret i et sådant råd. Det forekommer mig dog at være et spørgsmål, der egner sig bedre til en nærmere drøftelse i det udvalg, der sikkert bliver nedsat.

Endelig har spørgsmålet om skoleskibet „Danmark“ været nævnt. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at der i de foreliggende lovforslag nok tales om skoleskibe, men der tales ikke om sejskoleskibe, d. v. s. at man forudsætter den mulighed, at vi en dag i Danmark skulle have et motorskoleskib.

Det er vel i det hele taget et spørgsmål, om ikke tiden er inde til noget nøjere at overveje, om den skoleskibsuddannelse, vi har, er den rigtige. Jeg kan personlig sige, at mig forekommer den uddannelse, der foregår med skoleskibene — jeg vil gerne understrege, at jeg her taler helt personligt — at være noget forældet. Jeg er ganske vist ikke sagkyndig på dette område, men jeg har mange års pædagogisk virksomhed bag mig, og denne pædagogiske virksomhed siger mig, at man på andre områder måske nok begynder med visse enkle og simple former for undervisning, som man ikke senere direkte får anvendelse for, men at man i det videre arbejde hele tiden stiler hen imod den virksomhed, de pågældende senere får. Dette kan vist ikke mere siges at være tilfældet med sejskibsuddannelsen, og det forekommer mig,

at det nok var værd at overveje, om ikke tiden er inde til alvorligt at tænke på at få et motorskoleskib — et skoleskib, hvor man kunne give de unge et vist kendskab til alt moderne skibsapparat og måske desuden kunne indrette almindelige skolestuer o. lign., hvor man kunne give dem en vis almen uddannelse ved siden af. Det er imidlertid ikke spørgsmål, der direkte er til diskussion i dag, og jeg skal derfor herom indskrænke mig til disse bemærkninger.

Det forekommer mig, at den modtagelse, disse tre lovforslag har fået, giver os forhåbninger om, at det skal lykkes nu, da de er fremsat for anden gang, at få dem gennemført. Jeg tror at kunne sige, at i de kredse, de særlig berører, er der stor interesse for en hurtig gennemførelse, og jeg håber, at det udvalgsarbejde, der nu kommer i gang, vil føre til et resultat, således at vi kan få disse tre lovforslag vedtaget i denne samling.

**Peter Nielsen:** Jeg vil gerne takke den højtærede handelsminister for hans udtalelser angående sejskibene. Jeg er fuldstændig enig med den højtærede handelsminister i, at denne form for undervisning efterhånden er ved at være forældet, og også jeg kunne godt tænke mig, at man i stedet for fik et såkaldt instrumentskib, men jeg forstår det således — det synes jeg også fremgår af kommissionsbetænkningen — at det vel egentlig ikke er meningen, at et sådant skib skal være et skoleskib. Det er vist ikke meningen, at eleverne skal bo på skibet; meningen er, tror jeg, at man hver morgen skal sejle ud og undervise i dets forskellige apparatur — radar og andre moderne ting — så jeg ved ikke, om man ved en sådan uddannelse løser problemet med hensyn til den tvungne skoleskibssejlad i dag, og om det derfor ikke alligevel er værd at overveje at tage det obligatoriske væk for skoleskibssejladsen og så lade et egentligt instrumentskib indgå i den almindelige undervisning på navigationsskolerne.

De øvrige ordførere har rejst det spørgsmål, hvorfor lovforslagene ikke blev gennemført sidste år, og man var tilbøjelig til ensidigt at ville lægge skylden herfor på regeringen, på socialdemokratiet. Men når der er uenighed om noget, må vel begge parter tage ansvaret for en udsættelse, og

[Peter Nielsen.]

det var jo ikke sådan, at venstre og konservative dengang meget skarpt præciserede, at man ville have aspiranter med — jeg vil i den forbindelse gerne citere Folketings-tidende 1956-57, 1. samling, sp. 779; det ærede medlem hr. Gideon sagde dengang om dette aspirantspørgsmål blot:

„Jeg tror, det bliver nødvendigt at drøfte spørgsmålet, om det er rimeligt helt at udelade den bestemmelse i loven.“

Og nogenlunde det samme sagde den konservative ordfører. Man ville altså drøfte hele spørgsmålet. Men så sker der det, at 14 dage efter, at vi havde påbegyndt udvalgsarbejdet, møder Dansk Dampskibs-rederiforening op og siger: vi vil beholde aspiranterne i loven. Så stod venstre og konservative fast, og så gik forhandlingerne i udvalget i hårdknude; jeg synes derfor ikke, man ensidigt kan lægge skylden for, at lovforslagene ikke blev gennemført, på socialdemokratiet.

Over for det ærede medlem hr. Baagø, der hævdede, at nu var det hele stoppet, vil jeg gøre opmærksom på, at navigationsskolerne går da endnu. Det er da ikke så stor en katastrofe. I øjeblikket er der 250 mennesker på navigationsskolerne; uddannelsen fortsætter trods alt. Man fremstiller det nu, som om dansk skibsfart ikke kan gå videre, og siger, at det er katastrofalt, hvis man ikke får lov til at have disse aspiranter i skibene, og man henviser i denne forbindelse til f. eks. England. Jeg vil heroverfor gøre opmærksom på, at den engelske ordning er en virkelig officersaspirantordning. I England har man en helt anden form for uddannelse. Der går man kun ganske få dage i land på navigationsskole; det er styrmændene, der læser med disse aspiranter, og de går som virkelige officersaspiranter på skibene. Men det er ikke tilfældet for danske skibes vedkommende. Her indfører man nemlig dette fortvivlende kastevæsen: at man tager 2 slags unge mennesker om bord; den ene gruppe kommer foran masten og uddannes fra dæksdreng, jungmand, let-

matros op til matros, medens den anden gruppe om bord skal holdes adskilt fra den første, og det er måske også godt nok, men disse aspiranter går jo i virkeligheden ikke som officersaspiranter. De får forskellige grader; man kalder dem jungmandsaspiranter, letmatrosaspiranter, matrosaspiranter. En jungmandsaspirant er ikke én, der aspirerer til jungmand, som man skulle synes det efter navnet; nej, det er en aspirant, som man sammenligner med jungmand, hvad sejtid angår, og som kan tjene sig op til letmatrosaspirant og matrosaspirant.

Man har altså i uddannelsen disse to sideløbende linjer, hvoraf den ene skal være lidt finere end den anden, og af denne linje skal officererne udgå. Man har kastevæsen om bord. Det er efter min mening udemokratisk og til skade i det lange løb. Man kan udmærket godt, som man altid har gjort det, rekruttere danske skibsofficerer fra mandskabets rækker; det vil være det sundeste.

Jeg forstår altså, at der er et flertal for aspirantordningen, men som jeg sagde før, må det i hvert fald være nødvendigt, at vi stiller sømændene lige med aspiranterne, så det bliver muligt for en almindelig sømand at blive styrmand og få fremtidsmuligheder om bord på skibene.

Må jeg endelig have lov at sige et par ord til den højtærede handelsminister. Det er selvfølgelig rigtigt, at den matros, der i dag uddanner sig til styrmand, sagtens kan få plads, men jeg er bange for, hvordan det skal gå ham i avancementsmæssig henseende, hvis vi får to slags styrmænd. Så kan han også nok få plads, men mulighederne for at blive overstyrmand og skibsfører med tiden er der sikkert ikke; til de poster vil rederne foretrække dem, de selv har opdrættet som aspiranter, og som måske ikke i sin tid er blevet smittet med fagforeningsbaciller el. lign. i mandskabslokalet. En aspirantordning vil medføre, at den danske sømand enten siger: jeg har ingen virkelige chancer; jeg kan komme til at gå som 2. og 3. styrmand hele mit liv;

[Peter Nielsen.]

Jeg vil ikke ofre penge på at læse — eller, hvis han endelig tager eksamen, siger: jeg tager hyre på en amerikansk båd eller et skib fra en anden nation, hvor jeg har chance for med tiden at avancere. Det, man opnår ved at indføre aspirantordningen og skabe flere kategorier af styrmænd, er jeg bange for man sætter til på den anden måde. Men altså, hvis der kan skabes garantier for, at den danske sømand fortsat får de samme avancementsmuligheder, som han havde før aspirantordningens indførelse, har jeg ikke noget imod at forhandle.

**Gideon:** Det er rigtigt, hvad det ærede medlem hr. Peter Nielsen citerede af Folketingstidende fra forrige samling; jeg udtalte under første behandling af de tilsvarende lovforslag, at man måtte se på, om det var rimeligt, at man nu udelod den hidtil gældende bestemmelse om, at aspiranter kunne indgå i dæksbesætningen. Det var ganske naturligt, at jeg udtalte mig således, for hidtil havde man jo haft aspirantordningen. Så kom ministeren og fremsatte sine lovforslag, og jeg er altid sådan indstillet, at jeg ikke vil tage stilling til en sag, forinden jeg ser spørgsmålet belyst fra begge sider; først når jeg har fået pro et contra, tager jeg stilling ud fra de foreliggende kendsgerninger; derfor udtalte jeg mig, som jeg gjorde. Men det ærede medlem ved også udmærket godt, at det ikke varede længe, før stillingen var afgjort i udvalget, og der var flertal for at indføje denne bestemmelse vedrørende aspirantordningen. Det ærede medlem vil sikkert heller ikke benægte, at der fra de tre partier, både fra det konservative folkeparti, fra det radikale venstre og fra venstre, er blevet rettet henvendelse til den socialdemokratiske formand for udvalget om at få denne bestemmelse ind i lovforslaget og at få lovforslaget gennemført, inden vi skiltes. Det er det, der er det afgørende, og så er der i og for sig ikke mere at sige om den ting.

Jeg forstod, at det ærede medlem alligevel nu var lidt på gлед med hensyn til aspirantordningen. Det er imidlertid ganske urimeligt at fortælle, at nu uddannes der en speciel officerskaste. Det er der intet som helst om. Forholdet er det, at der er den samme adgang, som der hidtil har været, for enhver sømand til at gå på styrmændsskole. Der er

ikke en eneste, der bliver afvist på grund af aspirantordningen, man har de samme chancer, der er ingen, der bliver udelukket. Forholdet er endda det, at de midler, som Dansk Dampskibsrederiforening har til disposition for lån og understøttelse af folk, der skal på styrmændsskole, bliver uddelt uden hensyn til, naturligvis, om de har været aspiranter eller kommer fra matrosenes rækker. Jeg kan ikke se, at der er nogen som helst fornuftig begrundelse i, at man ikke skulle have den ordning gennemført lovmæssigt, som nu foreslås af den højtærede handelsminister.

**Baagø:** Når jeg har bedt om ordet, er det nærmest, for at det ikke skal gå over i historien, at det var oppositionen, som i sidste samling var indforstået med, at lovene ikke blev vedtaget. Jeg kan oplyse, at udvalget, så vidt jeg husker, ikke havde noget møde fra begyndelsen af december måned, og at det fra konservativ side gentagne gange blev krævet af udvalgets formand, at udvalget blev sammenkaldt. Jeg kan oplyse, at jeg mundtligt og til sidst skriftligt måtte forlange, at formanden sørgede for, at der kom en udvalgsudtalelse, inden vi skulle rejse ud til valgkampen. Jeg vil gerne have slået fast, at lovene kunne være blevet gjort færdig, men at man fra socialdemokratisk side ikke ville.

Med hensyn til aspiranterne vil jeg gerne sige i tilslutning til det, som det ærede medlem hr. Gideon nylig sagde, at der er jo ingen, der hindrer den, der er vokset op fra dæksdreng, jungmand og matros, i at blive styrmænd. Men jeg vil gerne rette det direkte spørgsmål til det ærede medlem hr. Peter Nielsen: hvorledes vil mangelen på styrmænd kunne afhjælpes i dag, uden at vi får en ordning?

(Kort bemærkning).

**Peter Nielsen:** Det spørgsmål er meget nemt besvaret. Der har været skibsfart her i Danmark i mange århundreder, og vi har altid kunnet rekruttere vore skibsofficerer fra mandskabet. Jeg sagde før, at der er en akut mangel, men den afhjælpes ikke ved, at man nu laver to slags søfolk om bord på skibene; der vil derved kun ske en svækelse. Det viser sig da også, at i de sidste 5-6 år er antallet af elever fra sømændenes

[Peter Nielsen.]

rækker dalet på navigationsskolerne. Hvorfor er det det? Er der måske ikke lige så stor lyst og interesse, er der ikke lige så mange søfolk, som der altid har været? Jo, nedgangen skyldes simpelt hen, at aspiranterne optager pladserne. I dag er det således, at der på de danske navigationsskoler er flere aspiranter end søfolk, og det vil svække tilgangen i det lange løb.

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.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 12. november kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om skibes bemanning,  
forslag til lov om nautiske eksaminer  
m. m.  
og

forslag til lov om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten m. m.

3) *Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse til folketinget af 7. november 1957.*

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 14<sup>40</sup>.

## 17. møde.

Tirsdag den 12. november kl. 14.

Den første sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om skibes bemanning,  
forslag til lov om nautiske eksaminer m. m.  
og

forslag til lov om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m.

Valgt blev: *Peter Nielsen, Boye Hansen, Poul Hansen (Svendborg), Carl P. Jensen, Johs. E. Larsen, Wiggo Larsen, Mørk, Baunsgaard, Niels Andersen, Gideon, Jens Chr. Christensen, Damsgaard, Conrad Kofoed, Johan Poulsen, Baagø, Erna Sørensen og Weikop.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten m. m.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 401, fremsættelsen i tidenden sp. 551).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Hans Knudsen:** Forslaget til ligningslov er i år temmelig omfattende, og noget tilsvarende må vi vist regne med i hvert fald i nogle år vil blive det normale, efter at vi nu er kommet til den erkendelse, at en samlet skattereform vanskeligt kan gennemføres som en helhed, men at vi må tage reformerne afsnit for afsnit, efter som de kan indarbejdes i de nugældende skattelove; derefter må vi samle de ting, vi bliver enige om efterhånden, i ligningsloven — i hvert fald når de vedrører ligningsreglerne og indkomstansættelserne — og alene dette område af vor skattelovgivning er jo temmelig omfattende.

Det er da også et fremherskende træk ved forslaget til det kommende års lig-