

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om søfartsuddannelse.

(Lovforslaget (nr. 153) findes i tillæg A. sp. 2017, fremsættelsen i tidenden sp. 3916).

Formanden: Sammen med denne sag foretages de under punkterne 7 og 8 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanning.

(Lovforslaget (nr. 154) findes i tillæg A. sp. 2009, fremsættelsen i tidenden sp. 3916).

Første behandling af forslag til lov om Søfartens Fællesråd.

(Lovforslaget (nr. 155) findes i tillæg A. sp. 2043, fremsættelsen i tidenden sp. 3916).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Hans Pihl: Det første af de lovforslag, vi her behandler, drejer sig om søfartsuddannelsen. Den rivende udvikling, der foregår på arbejdspladserne både på landjorden og på søen, placerer spørgsmålet om uddannelse i forgrunden på snart sagt alle områder. Engang var det sådan, at de, der var mindst bogligt kyndige og måske havde mindst håndelag, enten blev sendt på landet eller på søen, hvor det var kræfterne og sliddet, der var det afgørende. Den tid er forbi inden for landbrugserhvervet så vel som på søen. Teknikkens udvikling skrider hastigt. I dag stilles der store krav om indsigt på en række felter, som blot for få år siden var ukendte områder i arbejdsprocessen. På søen har ikke mindst elektroteknikken medført, at kravene til alle om bord er blevet væsentligt øget; det gælder ikke alene navigatørerne og maskinmestrene; alle er undergivet teknikkens krav om indsigt, snarrådighed og snilde.

Blandt andet af denne årsag er det naturligt, at sømandserhvervets folk på samme måde som andre erhvervs får en moderniseret undervisning og uddannelse at bygge hele tilværelsen op på. Om bord i et skib er der i dag intet ufaglært arbejde. Det er der-

for rimeligt, at alle grupper af mandskab får en undervisning afpasset til deres særlige behov.

Lovforslaget om søfartsuddannelse, der til sigter at samle alle former for sømandsuddannelse i én lov — bortset fra maskinmestrene og skibsmaskinisterne, der, så vidt jeg kan se, hører under undervisningsministeriets område — vil kunne blive et godt grundlag for en begyndende udbygning af undervisningen for alle øvrige grupper, hvoraf nogle indtil nu jo alene har lært faget i praksis. Men loven alene gør det ikke. Skoler og skibe, lærerkræfter og undervisningsmateriel skal udbygges og moderniseres, hvis uddannelsen skal blive effektiv. Her vil jeg navnlig knytte bemærkninger til noget af det, der skal fylde lovens rammer ud, og jeg vil gerne fremføre nogle principielle betragtninger.

Jeg hilser med tilfredshed det i § 5 foreslåede søfartens uddannelsesråd, der får det faktiske ansvar for undervisningens tilrettelæggelse, idet jeg har bemærket, at rådet på eget initiativ kan optage uddannelsesspørgsmål til behandling og afgive indstilling herom til ministeren. Jeg har også med interesse bemærket, at rådet skal bestå bl. a. af repræsentanter for de interesserede organisationer inden for både søfart og fiskeri, hvilket vil betyde, at der kommer repræsentanter med praktisk indsigt i problemerne.

Knap så tilfreds er jeg med lovforslagets § 7, der omtaler eksamenskommissionen. Medlemmerne heraf skal som regel have bestået skibsførereksamen og have gjort tjeneste som navigatør i handelsskib i mindst 1 år. Det forekommer mig, at 1 år praktisk navigatørarbejde i et handelsskib er lovlig lidt for at blive kvalificeret til at sidde i en eksamenskommission, og dette er for mig noget principielt, idet der i dette og i alle forhold denne lov vedrørende må lægges vægt på, at både de, der måtte blive udpeget til at tilrettelægge alle undervisningens former, og de, der skal lave eksamensopgaverne o. s. v., alle bør have en betydelig ballast ikke blot af teoretisk, men også praktisk kendskab og viden, hvis de skal udarbejde eksamensopgaver og undervisningsplaner. Det samme princip må gælde for de sagkyndige, som måtte blive tilknyttet det fælles søfartsdirektorat, som

[Hans Pihl.]

nu tænkes oprettet. Den praktiske viden må med i billedet.

Må jeg herudover sige, at jeg er særdeles tilfreds med, at lovforslaget åbner mulighed for at understøtte dem, der bor på skole og kursus, økonomisk. Jeg har også bemærket, at de, der måtte vælge mere langvarige former for uddannelse, menes at kunne drage nytte af ungdommens uddannelsesfond. Dette sidste er imidlertid meget vagt formuleret i bemærkningerne til lovforslaget, og jeg vil derfor gerne spørge handelsministeren, om der er nogen tvivl på dette område. Hvis der er tvivl om, at der kan ydes noget fra ungdommens uddannelsesfond til unge under uddannelse under denne lovs område, så må uddannelsesfondens bestemmelser overvejes ændret. Søens unge må have samme ret som andre. Men måske kan ministeren allerede i dag bekræfte, at der ingen tvivl er, og at den vage formulering i bemærkningerne til § 20 skyldes overdreven forsigtighed. Jeg kan i øvrigt tilsige mit partis velvillige støtte til lovforslaget, men problemerne bør nok drøftes i et udvalg.

Det næste lovforslag, som er til behandling i dag, er forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanding. De foreslåede ændringer står så godt som alle i relation til det før omtalte forslag til lov om sømandsuddannelse og kræver ikke særlige kommentarer ved første behandling. De søfarendes betydelige og tilspidsede interesse for denne lovgivning ligger på helt andre områder end dem, der omfattes af de foreslåede lovændringer. Og der ville vel ikke i folketinget være politisk mulighed for at ændre noget i de paragraffer, der står særlig strid om. Det betyder, at mit parti dette til trods kan anbefale de foreslåede ændringer, der alene er følgen af uddannelsesloven.

Yderligere er lovforslaget om Søfartens Fællesråd til behandling, og jeg har ingen særlige bemærkninger til dette; det synes rimeligt, at handelsministeren får et sådant organ at støtte sig til, bestående af sagkyndige. Lovforslaget må dog drøftes i et udvalg, og det ville vel faktisk være praktisk, om det bliver det samme udvalg, som kan forventes nedsat om de andre søfartslovforslag.

Jens Peter Jensen (Sorø amt): På mit partis vegne kan jeg sige, at vi finder hovedsigtet i de foreliggende lovforslag rigtigt. Men der er jo en lang række enkeltheder, som vi gerne vil have drøftet nærmere under et udvalgsarbejde, og vi kan tilslutte os det ærede medlem hr. Hans Pihls forslag om, at lovforslagene går til behandling i samme udvalg som de øvrige søfartslovforslag. Jeg håber, at den højtærede handelsminister kan imødekomme vore synspunkter, som jeg nu kort skal ridse op.

I forslaget til lov om søfartsuddannelsen bemærker jeg, at direktøren for søfartsuddannelsen i fremtiden skal være alene om at forestå driften af de skoleskibe, som staten ejer eller lejer. Det finder vi ikke er tilfredsstillende. Vi mener, at Danmarks Rederiforening og navigatørorganisationerne har en betydelig interesse i, at uddannelsen på skoleskibet „Danmark“ eller lignende skibe bør ske i et snævert samarbejde mellem parterne. Derfor bør sådanne skibes drift som hidtil forestås af et skoleskibråd, hvori Danmarks Rederiforening og navigatørorganisationerne er ligeligt repræsenteret.

Den højtærede minister foreslår som afløsning for det nuværende navigationsuddannelsesråd etableret et søfartens uddannelsesråd med repræsentanter for de interesserede organisationer for søfart og fiskeri. Tankegangen kan jo synes rigtig, men det forekommer mig, at den højtærede minister ikke har haft fornøden sans for de praktiske problemer, som et uddannelsesråd i den foreslåede form vil komme ud for. For at sige det rent ud, så må man jo betvivle, at et så talstærkt uddannelsesråd vil have den fornødne effektivitet. Man har jo allerede dårlige erfaringer fra det bestående navigationsuddannelsesråd. Jeg vil tro, at vi i stedet for et uddannelsesråd, der er fælles for alle uddannelsesområderne, bør have et uddannelsesråd for hvert af de i loven omtalte 5 uddannelsesområder.

Som lovforslaget er formuleret, kan direktøren for søfartsuddannelsen vælges til formand for søfartens uddannelsesråd. Det har muligvis ikke været ministerens hensigt, at dette skulle blive praksis; jeg vil i hvert fald finde det u hensigtsmæssigt, hvis direktøren gøres til formand for uddannelsesrådet. Derfor kan vi ønske fastslået i loven,

[Jens Peter Jensen (Sorø amt).]

at direktøren ikke kan vælges som formand.

Det forekommer mig, at de foreslåede bestemmelser om indstilling til styrmands-eksamen modvirker en rationel uddannelse; således hindrer de, at den teoretiske uddannelse kan lægges på et tidligere tidspunkt i den samlede uddannelse, så jeg kan sige, at her er der i sandhed behov for begrebet fleksibilitet, som den højtærede minister henviste til i sin fremsættelsestale. Det må da være muligt at finde en formulering, der bedre svarer til bestræbelserne inden for andre uddannelsesområder med henblik på at effektivisere uddannelsen.

Hvad uddannelsen af radiotelegrafister og radiotelefonister angår, så er denne foreskrevet af generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet på grundlag af en international konvention. Man tør vel godt hævde, at her er alle driftssikkerheds- og sprogmæssige hensyn imødekommet. Derfor forekommer det mig, at den højtærede minister ved de foreslåede bestemmelser går nogle skridt videre, går ud over det, som er nødvendigt. Efter lovforslaget bemyndiges handelsministeren nemlig til at foreskrive uddannelse ud over, hvad de nævnte hensyn kræver. Det ville jo svare til, at vi for stillinger i private virksomheder i land krævede, at vedkommende skal have gennemgået en af staten foreskrevet uddannelse, uden at kravet kan begrundes med beskyttelse af almene samfundsinteresser. Et sådant princip kan venstre i hvert fald ikke tiltræde. Jeg synes, at på dette konkrete område må vi som på andre områder gøre det sådan, at uddannelse ud over det sikkerhedsmæssige må være en sag mellem erhvervets parter.

Vedrørende lovforslagets bestemmelse om understøttelse til uddannelse skal jeg nøjes med at sige, at skibsfartserhvervets uddannelse bør jo sidestilles med andre erhvervmæssige uddannelser, og det må, som også det ærede medlem hr. Hans Pihl gjorde opmærksom på, præciseres tydeligere i lovteksten. Vi vil i hvert fald forebygge en risiko for, at medlemmerne af Sømændenes Forbund bliver ringere stillet, end tilfældet er i dag, og der må bringes overensstemmelse mellem reglerne i denne lov og

reglerne i lov om erhvervmæssig uddannelse af ikke-faglærte arbejdere.

Jeg skal så gøre nogle bemærkninger om forslaget til ændringer af bemandingsloven. Jeg lagde jo nok mærke til, at det ærede medlem hr. Hans Pihl sagde, at det var der vel ikke grund til at gøre mange bemærkninger om. Nej, sådan kan man jo se på det. Som noget nyt opererer lovforslaget med en aldersgrænse for hovmestre på 25 år. Det må da egentlig findes urimeligt; når man i almindelighed på alle andre områder kan få næringsbrev som 21-årig, hvorfor skal vi så op på 25 år her?

Forslagets bestemmelser om, at man skal have bestået matrosprøve for at få adgang til navigationsskolerne, synes uhensigtsmæssige, og i hvert fald er de ikke i fremsættelsen tilstrækkeligt begrundet.

Så kommer vi til en bestemmelse i forslaget, som jo ser meget uskyldig ud. Den højtærede minister foreslår, at det gældende krav om gennemgået sømandsskole for første udmønstring fra dansk havn skal udvides til fremtidig at gælde også for nord-europæiske havne. Som jeg sagde, lyder dette jo meget uskyldigt, men efter vor opfattelse er det ganske uacceptabelt. Jeg tror også godt, man kan driste sig til at sige, at forslaget her bygger på en fagforeningsbetragtning, som ikke har saglig argumentation bag sig. Det er måske derfor, man fra regeringshold går så stiltfærdigt frem.

Den reelle begrundelse for denne ændring er jo nemlig ikke et ønske om i videst muligt omfang at sikre, at dæksmandskabet i danske skibe har gennemgået den foreskrevne uddannelse, således som handelsministeren ellers var inde på det i sin fremsættelse. Kravet er jo reelt alene en imødekommelse af Sømændenes Forbunds ønske om at hindre ansættelse af udenlandske dæksfolk. Forbundet søger at give offentligheden det indtryk, at danske rederier foretrækker udenlandsk arbejdskraft, og dette er jo helt forkert. Danske rederier ser det selvfølgelig som en naturlig opgave, at der i danske skibe beskæftiges danske søfolk. At dette ikke er noget postulat fremgår af, at man i Danmarks Rederiforening har oplyst, at der i 1965 er udsendt 1.609 dæksfolk til skibe beliggende i udenlandske havne, og at det har kostet 1 mill. kr. at sende disse

[Jens Peter Jensen (Sorø amt).]

søfolk ud. Endvidere er der jo igennem det sammen med bl. a. Sømændenes Forbund oprettede forhyringskontor i USA og gennem statsforhyringskontoret i Antwerpen forhyret mere end 1.000 dæksfolk til danske skibe. Beskæftigelse af udlændinge kan jo ikke helt undgås. Jeg kan nævne, at man i rederiforeningen oplyser, at der afmønstres ca. 175 dæksfolk årlig uden for Danmark på grund af sygdom, og endvidere forekommer der et betydeligt antal rømninger og udeblivelsestilfælde. Disse er for 1964 opgjort til 176 tilfælde alene for skibe tilknyttet rederiforeningen. Det er da indlysende, at det ofte ikke vil være rimeligt eller overhovedet muligt at erstatte sådant mandskab med dansk besætning.

Jeg synes, at det er uantageligt, at der ved lovgivning søges gennemført et krav, som ikke har sin begrundelse i uddannelseshensyn, og som heller ikke har begrundelse i sikkerhedsmæssige hensyn. Kravet er retteligt et fagligt anliggende, og jeg synes, at her er der tale om et forsøg på en udbygning af forbundets hyreanvisningsmonopol. Det betyder jo en undergravning af de almene bestemmelser om arbejdsgiverens ret til at anvende den arbejdskraft, han finder er mest passende til det pågældende arbejde.

Jeg synes, at hvis man gennemfører ministerens forslag her, så sker der det, at vi ved lov gennemfører et forbundskrav, foretager et indgreb i arbejdsmarkedets parters fri ret til selv at afgøre deres faglige anliggender, og jeg synes egentlig, det er trist, at det sådan i al stilfærdighed skal besmykkes med, at det altså er af uddannelses- og sikkerhedsmæssige hensyn. Jeg synes, den højtærede handelsminister skulle have sagt tingene mere lige ud. Jeg synes også, at man kan sige, at det udvidede krav jo slet ikke kan gennemføres i praksis. For der uddannes jo ikke et tilstrækkeligt antal elever ved landets sømandsskoler. Rederiforeningen oplyser således, at der af Sømændenes Forbund i det sidste år i 111 tilfælde ikke har kunnet anvise unge mennesker, der har gennemgået sømandsskolen. Ja men så er det da urimeligt at gennemføre en lovgivning, som man på forhånd ved ikke kan efterleves i praksis. Ja, så skal jeg ikke sige mere om dette. Jeg har understreget, at her er altså en uskyldigt udseende bestemmelse i

lovforslaget, som der nok er al mulig grund til at være opmærksom på.

Jeg håber, at der under udvalgsarbejdet kan tages hensyn til mine betragtninger, selv om jeg må sige, at efter debatten om det økonomiske råds sammensætning her i salen forleden måtte jeg konstatere, at der hos det høje tings flertal ikke er synderlig forståelse for søfartsnæringen og dens betydning. Men jeg håber altså, at vi under udvalgsarbejdet kan få tilslutning til de saglige betragtninger, jeg her har gjort gældende.

Hindkjær Pedersen: Med forslaget til lov om søfartsuddannelse har man søgt at samle de lovbestemmelser, der vedrører søfartsuddannelsen og sorterer under handelsministeriet, i én lov. Direktøren for søfartsuddannelsen træder i stedet for navigationsdirektøren; der er således ikke tale om et nyt direktorat, der skal oprettes. Lovforslaget må grundigt behandles i udvalget, men jeg skal alligevel fremkomme med enkelte bemærkninger.

Søfartens uddannelsesråd bør ikke være et råd med flere underudvalg. Der bør for hvert enkelt uddannelsesområde være et selvstændigt virkende udvalg, der også afgiver udtalelser selvstændigt for sit område; det giver effektivt arbejdende udvalg, og det er der i høj grad brug for.

Selv om loven er en udpræget rammelov, er der dog inden for visse områder medtaget detaljer; det gælder bl. a. om eksamensordningen i § 7. Udvalget bør se på, hvorledes man afvikler eksaminer andre steder, f. eks. på gymnasieskolerne. Det virker højst besynderligt, at der i paragraffen står, at kun 2 af de 5 beskikkede censorer må være navigationslærere. Navigationslærerne er navigatører, har en lang teoretisk uddannelse og mere indsigt i det teoretiske stof, end andre navigatører i almindelighed har. Eleverne skal prøves i teori, og navigationslærerne er bedre egnede til at bedømme elevernes teoretiske kunnen end andre. Erfarne navigationslærere bør også på skift medvirke ved udarbejdelse af opgaver i en opgavekommission, der ikke behøver at være den samme som eksamenkommissionen. Man vil derved aktivisere navigationslærerne bedre og udnytte deres kvalifikationer mere effektivt. Noget lig-

[Hindkjær Pedersen.]

nende praktiseres inden for gymnasierne; men en sådan ændring bevirker, at § 7, stk. 4; 1. punktum, må udgå eller ændres.

Uddannelse af radiotelegrafister ud over, hvad post- og telegrafvæsenet i henhold til den internationale konvention forlanger, bør ikke være et obligatorisk krav, for at man kan sejle som telegrafist; den bør kunne gives, hvis parterne finder det påkrævet. Bevis for at have gennemgået en sådan ekstrauddannelse bør udstedes særskilt, og uddannelsens omfang bør aftales parterne imellem.

Vi må i udvalget se nærmere på reglerne om understøttelse i uddannelsestiden og undersøge, om området for erstatning i ulykkestilfælde er dækket.

Loven vil medføre en udgift for staten på 1¼ mill. kr., og det bør drøftes i udvalget, om det er rigtigt at give afkald på den tonnageafgift, der for tiden opkræves af rederne. Den dækker 20 pct. af udgifterne til sømandsskolerne eller ca. 400.000 kr. om året.

Jeg tilsiger i øvrigt mit partis velvilje under behandlingen i udvalget.

Så er der lovforslaget om ændringer i loven om skibes bemanning. På grund af ændringer, der nu bliver foretaget i søfartslovgivningen, har det vist sig nødvendigt at foretage ændringer i denne lov, som jo ved tidligere lejlighed har forvoldt så megen diskussion. Om det er nødvendigt med de i lovforslaget foreslåede aldersgrænser, bør undersøges; jeg mener det ikke; men mange ting i lovforslaget gør, at det trænger til et grundigt udvalgsarbejde.

En ikke uvæsentlig del af de 36 måneders sejlads, der kræves for at læse til styrmand, kan erhverves ved sejltid som dæksdreng. Denne uddannelse er ikke altid effektiv. Den sejltid, der kræves efter loven for at uddanne sig, bør være effektiv; ellers må den udgå eller erstattes af noget mere effektivt. Her kan der være tale om eventuelt længere ophold på en sømandsskole i forbindelse med et mindre, men velegnet øvelsesfartøj.

I lovforslaget er der foreslået en udvidelse af det område, hvor første udmønstring til dækstjeneste er betinget af et ophold på skole eller skib. Jeg så meget gerne, at alle dæksfolk havde denne uddannelse.

Det er dog sikkert urealistisk for tiden at udvide det pågældende område, da man end ikke i dansk havn kan skaffe dækning; sidste år manglede der over 100. Et sådant krav ville medføre alt for mange dispensationer i den kommende tid med deraf følgende uro på det arbejdsmarked, hvor man tit har lidt svært ved at finde hinanden.

Hvis en vordende sømand opfylder en af de i § 24 under a. stillede betingelser med hensyn til sømandsskole, skoleskib eller andet tilsvarende, bør han kunne udmønstre som jungmand uden yderligere sejltid. Dette vil som tidligere nævnt være til gavn og så for den vordende styrmand. Den tid, sømanden sejler som messe-, kammer- eller dæksdreng i større skibe, har ikke nogen væsentlig betydning for hans uddannelse og gør ofte efter min mening mere skade end gavn. Den medfører en sammenklumpning af drenge, der endnu er i en alder, hvor de bør være under et vist opsyn. Der er som regel ikke nogen, der har tid til rent menneskeligt at tage sig af disse drenges opdragelse, og de er uden indflydelse fra deres hjem. Der kan ødelægges meget i denne drengetid. Arbejdet er i sig selv et lidet inspirerende arbejde, der virker nytteløst ikke mindst for de unge mennesker, der har været på sømandsskole eller i skoleskib. Rengøringsarbejdet om bord bør overtages af andre og ikke indgå som et led i en læretid. Visse rederier har med held gjort brug af kvindeligt personel med det resultat, at rengøringen bliver bedre og hurtigere udført.

En bådsmand skal efter det foreliggende lovforslag have sejlet som matros i 24 måneder. Var det mon ikke en idé at give ham en uddannelse, så han kunne aflaste styrmanden, gøre ham til en slags mellemtekniker? Der findes mange både dygtige og ansvarsbevidste matroser, hvis arbejdskraft man på den måde fik bedre udnyttet, og som man måske kunne få til at fortsætte til søs. Stillingen som bådsmand i skibene kunne gøres til en attraværdig og vellønnet stilling for den matros, der ikke ønsker eller har mod på at uddanne sig videre til styrmand. Denne stilling kunne blive en tilfredsstillende slutstilling for en matros. Undervisningen til bådsmand bør dog være lagt således til rette, at den også kan udbygges til en af de nautiske eksaminer, hvis vedkom-

[Hindkjær Pedersen.]

mende senere skulle få lyst til at læse videre. Også dette kan være af betydning.

Jeg skal med disse bemærkninger tilsige mit partis velvilje under et grundigt udvalgsarbejde også for dette lovforslags vedkommende.

Søfartens Fællesråd var oprettet med hjemmel i loven om sømandsuddannelse, der nu skal udgå. For at skaffe rådet hjemmel til fortsat at virke er det derfor nødvendigt med en ny lov. Rådets sammensætning er som tidligere, dets opgaver noget ændrede, men det kan være nyttigt stadig at have dette råd, og jeg skal derfor på mit partis vegne tilsige en velvillig og hurtig behandling.

Baunsgaard: Da det høje folketing for et par år siden under megen opmærksomhed beskæftigede sig med ændringer i bemandingsreglerne og andre af søfartslovene, var der enighed om, at man burde tilstræbe at færdiggøre denne, skal vi sige revision af hele søfartslovgivningen, og at det, der i særlig grad manglede, var en revision af hele lovgivningen omkring søfartsuddannelsen. De 3 lovforslag, vi her har til behandling, er altså resultatet af de overvejelser, der er foregået siden da, dels i udvalg, dels i ministeriet.

Jeg må generelt sige, at jeg synes, arbejdet stort set er lykkedes på en god måde. Umiddelbart må man være enig med ministeren i at tilstræbe, at skibsfartens uddannelsesområder samles under én administration. Det er rigtigt, som det er fremhævet af ministeren, at funktionsopdelingen i et skib ikke længere er så skarp, som den har været. I det hele taget er det vel et spørgsmål, om ikke automationen og rationaliseringen på de fleste produktionsområder netop bevirker, at funktionsopdelingerne ikke er så skarpe, som de var under det gamle system. Hvis den efter min opfattelse rigtige konklusion, der drages på søfartens område, kunne føres videre på andre områder, hvor faggrænserne stadig gør sig gældende i en ikke helt tidssvarende grad, ville det kun være en god ting.

Det er klart, at love, der beskæftiger sig med søfartsuddannelsen, ifølge sagens natur — hele denne uddannelse har jo og

må primært have et sikkerhedsmæssigt sigte — bliver stærkt teknisk betonedede, og derfor vil de fleste af de mange enkeltheder, der er indeholdt i lovforslagene, bedst egne sig til en gennemdrøftelse i et udvalg.

Jeg skal derfor ikke gøre bemærkninger om enkeltheder i disse lovforslag ud over at give det ærede medlem hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) ret i, at det ikke er givet, at et lovændringsforslag, fordi det ser ret så uskyldigt ud, ikke kan have vidtgående følger. Der er næppe heller grund til at skjule, at hvis noget sådant er konstateret, f. eks. i forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanding, så er ministeren nok forledt hertil af den desværre latente mangel på god forståelse, der eksisterer mellem organisationerne i dette erhverv. Det er en beklagelig tilstand, som gør det overordentlig vanskeligt at føre en lovgivning igennem på en måde, der ikke skaber unødigt dramatik.

Det radikale venstre er villig til at se på disse lovforslag og går principielt ind med en velvillig indstilling over for gennemførelsen af dem. Der er dog som sagt tekniske enkeltheder, som vi vil tage forbehold over for og gerne ser drøftet i udvalget.

Hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) sagde, at der ikke synes at være synderlig forståelse for søfartsnæringen her i tinget. Det synes efterhånden at være en erhvervs sygdom hos venstres repræsentanter i dette ting, at man, når vi beskæftiger os med erhvervsområder, gerne vil tiltage sig en særlig forståelse. Jeg håber, den også vil være i stand til at omsætte sig i en praktisk og brugbar administration af den megen evne, man har i dette parti.

Vivike: Lovforslaget om Søfartens Fællesråd skal jeg ikke sige meget om; det er jo en konsekvens af et af de andre lovforslag. Jeg kunne sige en hel del, også om min tilfredshed dermed, men det ville jo være urationelt. Jeg skal derfor indskrænke mig til at tale om visse ting, jeg ikke er så tilfreds med.

Hvad angår reglerne for udmønstring på dækket i nordeuropæisk havn i lovforslaget om bemanding, har jeg den modsatte opfattelse af hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt), idet jeg gerne vil have dette område udvidet

[Viviks.]

til at omfatte simpelt hen alle havne. Jeg ved godt, at det ikke altid kan følges. Der kan opstå situationer, rømning o. lign., hvor man ikke kan have skibet liggende, indtil der kan komme en mand herhjemme fra, og så må der jo laves undtagelsesregler. Så kan man naturligvis mønstre for en bestemt rejse, eller indtil man kan få en dansk sømand om bord. I Norge praktiserer man imidlertid den regel, at man fra Norge sender folk kloden rundt — selvfølgelig med de undtagelser, hvor force majeure gør det nødvendigt.

Det, der medvirker til, at jeg gerne vil have området udvidet, er, at vi har mange ikke-skandinaver i danske skibe. Nu er det jo sådan, at vore søfartsorganisationer regner en nordmand og en svensker o. s. v., en skandinavisk sømand, for lige så god som en dansk. Men vi har i vore skibe 2.000 ikke-skandinaver, derunder 600 Honkongkinesere, og det er jo folk, der bliver mønstret på meget ringe lønvilkår. De har en hyre på en 300-400 kr., og i kraft af denne lave hyre betaler de ikke skat til den danske stat.

Så kan man selvfølgelig sige: ja men det er jo et internationalt erhverv, og det spiller ingen rolle, om man har så mange udlændinge i danske skibe, for der er også mange danskere i udenlandske skibe — men det er der ikke. Altså, i ikke-skandinaviske skibe har vi kun ganske få danskere, hvilket til dels hænger sammen med, at mange andre lande har strenge restriktioner og vil have deres egne søfolk. Med andre ord, de favoriserer deres egne i stærkere grad, end jeg synes Danmark gør.

Nu er det jo ikke sådan, at rederne ligefrem mener, at udenlandske eller ikke-skandinaviske søfolk er bedre end danske, og dem vil de hellere have, men der er altså et meget stærkt indslag af udenlandske søfolk på danske skibe. Her for nylig har man oplevet, at en af Dansk-Fransks både, som lå i England og skulle have en mand, rekvirerede manden fra Spezia i Italien, skønt det da måtte have været lettere at

rekvirere ham fra Esbjerg. Så der er altså nogle redere eller måske skibsførere, som foretrækker udenlandske søfolk.

Hvad forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanning angår, ville jeg gerne have, at vi i udvalget kigger på lovens § 40, dispensationsparagraffen, og prøver, om ikke vi kan få bragt lidt mere fornuft ind i den eller rettere sagt afstedkomme, at den ikke administreres på så stiv en måde, som jeg synes det er sket, siden vi fik den nye bemandingslov.

Forslag til lov om søfartsuddannelse synes jeg er et godt lovforslag. Jeg er absolut tilfreds med det nye, der kommer her om en matrosprøve. Jeg vil meget gerne, og jeg vil også gøre det stærkt, understøtte hr. Hindkjær Pedersen i hans udtalelser om drengene i restaurationen, altså messedrenge, kammerdrenge, og hvad det er, og give ham fuldkommen ret i, at denne sejladstid ikke har nogen uddannelsesmæssig betydning, men derimod en udviklingsmæssig betydning og mange gange i meget negativ retning. Kunne vi i udvalget se lidt på det, ville det være godt, og det ville være godt for mange unge mennesker, som kommer ud som drenge under sådanne forhold.

Det, jeg er ked af, er, at lovforslaget ikke indeholder et krav om en længere uddannelse for navigatører. Tager man ud på en af vores navigationsskoler i dag og ser, hvor meget disse folk skal igennem — det er jo fantastisk, hvad der er af navigationsinstrumenter og alt muligt, alt det, der nu er kommet til her igennem de senere år — må man undres over, at uddannelsesstiden til styrmand og skibsfører er af samme korte varighed, som den var for 40 år siden, hvor der ikke var nær så hårdt et pensum, som man har i dag. Jeg er i den grad forbavset over, at det lykkes vore navigationslærere at få eleverne igennem alt det stof, de skal igennem, på den korte tid, og jeg vil meget gerne have, at vi i udvalget prøver at se, om ikke vi kan få indført en forbedring.

Jeg ved godt, at der er en forbedring i lovforslaget, idet der nu bliver adgang til

[Vivike.]

en præparandklasse på et halvt år, hvor folk uden særlig boglig uddannelse kan forberede sig. Men jeg tror ikke, det er rigtigt, at vi med en forlænget navigatøruddannelse får en dårligere, en ringere rekruttering af navigatører. Jeg vil antage, at mange dæksfolk, som ikke har anden uddannelse end folkeskolen, viger tilbage for at gå ind på navigationsskolen, når de ved, hvilke voldsomme krav der stilles til dem. Jeg tror, vi vil få lige mange, måske flere, navigatører, hvis man indfører en længere uddannelsesetid, hvad jeg mener er påkrævet, også hvis de pågældende fuldt forsvarligt skal kunne sejle skibene.

Ja, med disse bemærkninger skal jeg blot igen understrege, at vi er positivt indstillet over for lovforslagene og håber på en god og en velvillig udvalgsbehandling.

Rimstad: Mit parti er som bekendt ikke udvalgsberettiget, og derfor er jeg nødsaget til her ved første behandling at gå lidt mere i enkeltheder, end nogen af de tidligere ordførere har gjort det. Jeg skal forsøge at fatte mig i så stor korthed som muligt.

Jeg vil begynde med at sige nogle ord om lovforslaget vedrørende søfartsuddannelsen. I dette forslags § 2 står der, at handelsministeren bemyndiges til at oprette forskellige arter af skoler til gennemførelse af den i § 1 nævnte uddannelse. Det er ordet „den“, jeg har hæftet mig ved, for i § 1 nævnes ikke én, men fem uddannelser, alle vidt forskellige og kun med det tilfælde, at de sigter på en senere beskæftigelse om bord i et skib. De fem uddannelseskategorier, som er nævnt, er navigatører, dæksmandskab, kokke og hovmestre, maskinmandskab og radioekspedienter, og de er alle fem vidt forskellige både i deres art og i deres indhold.

Når ministeren derfor i § 5 foreslår nedsettelse af ét søfartens uddannelsesråd, så er i hvert fald mit parti af den opfattelse, at det snarere burde være fem forskellige råd eller måske et råd bestående af fem klart adskilte sektioner, der hver for sig har de beføjelser, som er tillagt rådet ifølge ministerens forslag i § 5, stk. 3 og 4. Vi mener, at det for de enkelte grupper, navigatører, dæksmandskab, kokke og hovmestre, maskinmandskab og radioekspedienter, kan være af stor betydning, at det ikke er én og

samme mand, der som formand skal bedømme behovet inden for de forskellige uddannelsesarter. Det må her være rigtigt, at man som formænd vælger folk, der er godt inde i det pågældende fag eller den pågældende uddannelse.

Vi er derudover af den anskuelse, at et arbejdsdygtigt råd ikke bør være for stort. Hvis uddannelsesrådet skal være fælles for alle fem retninger, opstår der en betydelig risiko for, at nyordningen ikke fungerer effektivt. I lovforslagets bemærkninger har jeg ganske vist noteret mig, at det er tanken, at uddannelsesrådets forretningsorden skal fastsættes således, at der bliver mulighed for i fornødent omfang at nedsætte underudvalg. Jeg mener imidlertid ikke, denne hensigt og dens realisation er tilstrækkelig begründelse for at samle hele den nødvendige rådgivning for ministeren i et stort og alt for uarbejdsdygtigt råd.

Vi finder heller ikke, at rådets sammensætning som foreslået i princippet kan være rigtig. Det er anført, at de øvrige medlemmer ud over formanden skal omfatte repræsentanter for de interesserede organisationer inden for søfart og rederi. Denne formulering er efter vor mening for ubestemt. Vi er enige i, at rådets medlemstal ikke skal angives, men i lighed med, hvad der gælder lovforslaget om Søfartens Fællesråd, bør der i dette lovforslag indføres en bestemmelse om, at rådsmedlemmerne ligeligt skal repræsentere de søfarendes og rederens organisationer. Vi lægger megen vægt på dette forhold; vi mener ikke, at rådet eller de pågældende råd kan nå frem til hensigtsmæssige resultater, uden at dette krav til rådets sammensætning er opfyldt.

Hvad angår uddannelsesrådet, vil jeg i øvrigt nævne det hensigtsmæssige i, at rådet får lejlighed til at udtale sig om de kvalifikationer, der i henhold til lovforslagets § 22 skal kræves af lærere og undervisningspersonale.

I § 4 bestemmes det, at direktøren for søfartsuddannelsen fremtidig alene skal forestå driften af de skoleskibe, som staten råder over og vil komme til at råde over. Vi mener, det må være rigtigt, at denne drift stadig forestås af et skoleskibsråd som øverste, afgørende instans, hvor navigatørorganisationerne og rederne sammen har hovedindflydelsen, og heri er der jo

[Rimstad.]

intet nyt; det er en ordening, som har vist sin værdi i praksis, og den er så meget mere rimelig, som man fra privat side afholder op imod halvdelen af driftsudgifterne.

Hvad de enkelte uddannelseskategorier angår, har jeg nogle bemærkninger at gøre. I lovforslagets § 8, stk. 1, bestemmes det, at den, der bliver indstillet til enten kystskippereksamen, sætteskippereksamen af 2. grad eller styrmandseksamen, skal have bag sig den praktiske uddannelse, der kræves til erhvervelse af sønæringsbevis inden for de pågældende uddannelser. Det er det, at man skal have den praktiske uddannelse bag sig, jeg har hæftet mig ved, fordi der i sådanne praktisk-teoretiske uddannelser som de foreliggende bør være en vis valgfrihed over for rækkefølgen af de forskellige uddannelsesarter. Inden for min egen uddannelsesretning — den tekniske — har man netop med godt resultat gennem længere tid arbejdet med disse valgfrihedsordninger, og jeg vil henstille til den højtærede minister, at man her får mulighed for en sådan valgfrihed. Det vil gøre uddannelsesprogrammerne mere fleksible i henseende til muligheder og omkostninger for den, der tager uddannelsen.

Hvad radiotelegrafistuddannelsen angår, har det hidtil været post- og telegrafvæsenets ledelse, der har formuleret kravene til præstationerne. Retningslinjerne har været, at alle krav til det driftsmæssige, det sikkerhedsmæssige og det sprogsmæssige skulle være opfyldt. Bestemmelserne i § 18, stk. 2, giver mulighed for, at handelsministeren fremtidig kan føje til i uddannelsen sådanne krav, som ikke har relation til de hidtidige hensyn, altså driften, sikkerheden og sprogkundskaberne. Jeg vil i og for sig gerne af den højtærede minister have begrundelsen for denne ændring. Vi mener ikke, at man, hvad uddannelse generelt angår, skal stille større krav end dem, der på sund vis afrunder en uddannelses område. Det er formentlig heller ikke ministerens hensigt her, men jeg synes, det vil være rigtigt at få det bekræftet.

Efter lovforslagets bemyndiges handelsministeren i en række tilfælde til at fastsætte de regler, hvorefter støtte skal kunne gives til søfartselever under uddannelse. Bortset fra, at mit parti mener, at under-

støttelse til uddannelse som hovedregel skal ydes i form af lån, vil vi mene, at de understøttelser, der skal gives til dem, der tager en søfartsuddannelse, nøje bør følge de regler, som gælder for al anden uddannelse her i samfundet, og at dette princip udtrykkelig bør anføres i loven. Bl. a. bør det slås fast, at søfartens elever i alle relevante tilfælde falder ind under de regler, som er fastsat i loven om erhvervsmæssig uddannelse af ikke-faglært arbejdskraft.

Så meget om lovforslaget vedrørende søfartsuddannelserne. Det giver anledning til visse ændringer i bemandingsloven, og lovforslaget om disse ændringer vil jeg også gerne gøre nogle bemærkninger til. Det er her særlig den ændrede affattelse af § 24, der falder i øjnene. Herefter udvides det nu-gældende krav om gennemgået sømandsskolé før første udmønstring fra dansk havn til fremtidig at skulle gælde også udmønstring fra nordeuropæiske havne. Det må beklages, at handelsministeren har fundet det rigtigt at foreslå denne udvidelse, for det drejer sig ikke her om at sikre, at dæksmandskabet i danske skibe har gennemgået den foreskrevne uddannelse, det drejer sig i virkeligheden om at forhindre ansættelse af udenlandske søfolk i danske skibe. Det er efter min mening ikke nogen klog holdning at indtage, hverken for ministeren eller for den danske sømandsorganisation. Tiden, vi lever i, er jo præget af en voksende forståelse mellem lande, mellem befolkninger og mellem enkelte mennesker. Denne voksende forståelse, som sætter sine spor i den stigende handel mellem nationerne, i hjælpen til de underudviklede lande, i udbygningen af de internationale kommunikationer og foranstaltninger, denne voksende forståelse mellem mennesker er det fundament, som først og fremmest freden i verden skal bygge på.

Men i dette billede kommer så et lille land som Danmark og stiller krav om særrettigheder for sine sømænd. De skal ikke alene have ret før andre søfolk til at bemane de skibe, der sejler under landets flag, men der skal gøres et arbejde for at hindre, at udlændinge overhovedet kommer om bord selv i de tilfælde, hvor al rimelighed taler derfor. Internationalt set kan dette aldrig blive til andet end alles kamp mod alle. Det hensyn til den udenlandske sømand, som

[Rimstad.]
den danske sømand ikke vil tage, vil jo i den givne situation falde tilbage på ham selv. Man vil da heller ikke tage hensyn til ham fra udenlandsk side, når han har brug for det. Der er intet, der som sådanne gensidige restriktioner og retorsioner har en tilbøjelighed til at vokse ud over alle grænser.

Beskæftigelse af udlændinge i danske skibe kan imidlertid aldrig helt undgås. Dels afmønstrer et betydeligt antal danske søfolk fra danske skibe hvert år i udlandet på grund af sygdom, dels finder der et tilsvarende antal udeblivelser sted. Det vil i de allerfleste tilfælde simpelt hen ikke være muligt at erstatte disse folk med andre danske inden for et rimeligt tidsrum, og derfor er der da også åbnet adgang for dispensationer fra de gældende bestemmelser. Men dispensationsmulighederne er helt utilstrækkelige. Hvis et dansk besætningsmedlem f. eks. bliver sygt i europæisk havn og en udlænding af den grund påmønstrer, skal denne efter den af ministeren foreslåede ændring forlade skibet, når rejsen er endt, selv om dette finder sted på den anden side af jordkloden, langt fra mandens hjemland. Dette kan ikke have sin rimelighed. Vi skal derfor henstille til ministeren, at han ændrer sit nye forslag og går tilbage til den tidligere bestemmelse om, at kravet om gennemgået sømandsskole kun tager sigte på første udmønstring fra dansk havn.

Jeg har i øvrigt til lovforslaget kun en enkelt bemærkning vedrørende aldersgrænsen for hovmestre. Efter forslaget er denne sat til 25 år, hvad der ikke kan anses for at være rimeligt, når en person i andre erhverv kan få næringsbrev, når vedkommende er fyldt 21 år.

Forslag til lov om Søfartens Fællesråd giver mig ikke anledning til bemærkninger. Dette lovforslag ændrer jo ikke de bestående forhold ud over de ændringer, der ligger i oprettelsen af søfartens uddannelsesråd.

Jeg skal til slut henstille, at man i det udvalg, der vil blive nedsat til behandling af disse tre lovforslag, vil tage de indvendinger op til overvejelse, som jeg her på mit partis vegne er fremkommet med.

Handelsministeren (*Lars P. Jensen*): Må jeg sige tak for den tilslutning, der i princippet er givet til de tre lovforslag, som jeg

her har fremsat om søfartsuddannelsen, om Søfartens Fællesråd og om ændringer i lov om skibes bemanning. Jeg vil også sige tak for, at man ikke fra folketingets partier har kritiseret — det havde jeg i og for sig ventet — at loven om søfartsuddannelse er en rammelov, for det er den jo, og den indeholder relativt mange bemyndigelser til handelsministeren. Når vi i handelsministeriet har udarbejdet lovforslaget på denne måde, er det netop for at kunne gøre uddannelsen fleksibel, således at man kan ændre den, efterhånden som den og tiden skriber frem. Disse lovforslag er jo ikke kommet til verden efter én dags arbejde; det er, som hr. Baunsgaard sagde, sket efter lange forhandlinger og lange overvejelser, som begyndte i sin tid med det, vi kalder „Beaulieumødet“, hvor vi med mandskabsorganisationerne og rederens organisationer drøftede hele problemstillingen omkring søfarten. Som hr. Baunsgaard sagde, blev resultatet dengang, at vi fik det, vi kaldte „søfartens helhedsløsning“, der bl. a. — og som det væsentligste — indebar ændringerne i bemandingsloven.

Dengang stod så tilbage de problemer, som vi nu har til behandling, og dem har vi haft en lignende konference om på Risø. Men inden man kom så langt, blev der jo efter mødet på Beaulieu nedsat 5 arbejdsgrupper, som tog sig af de enkelte uddannelser, som er skitseret i lovforslaget om søfartsuddannelse. I disse arbejdsgrupper har selvfølgelig både mandskabsorganisationerne og rederne været repræsenteret, og man har dér drøftet tingene helt til bunds. Der er selvfølgelig enkelte sager, som man ikke har kunnet blive enig om, men for visse af uddannelsernes vedkommende er man nået til enighed. Det fremgår ikke af lovforslaget eller af bemærkningerne, men jeg tror, det er rigtigt, at det materiale, der foreligger fra disse arbejdsgrupper, bliver stillet til udvalgets rådighed, for der er, synes jeg, værdifulde ting deri.

Hr. Hans Pihl var inde på spørgsmålet om § 20, der vedrører understøttelserne, og spurgte mig, hvorfor der var, skal vi sige lidt svaghed i bemærkningerne. Vi skal jo være lidt forsigtige med at skrive det alt for konkret i bemærkningerne, men jeg vil da gerne understrege over for hr. Hans Pihl,

[Handelsministeren.]

at der i mit sind ikke er tvivl om, at søfarten skal sidestilles med andre erhverv og på lignende måde have andel i uddannelsesfondens midler; det vil vi også kæmpe for. Vi har skrevet det på den måde, fordi vi jo ikke ved, hvordan kampen ender, men med hensyn til kampmodet, så skal hr. Hans Pihl ikke være i tvivl om, hvordan det er i handelsministeriet og i søfartsafdelingen.

Hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) var ligesom andre inde på en række problemer i relation til § 5, hvori vi foreslår nedsættelse af et søfartens uddannelsesråd, og til § 4, hvorom han bl. a. sagde, at administrationen af skoleskibe fortsat burde være den samme som nu. Hr. Rimstad var også inde herpå og mente, at det sådan set var forkert, at direktøren for søfartsuddannelsen forestod driften af skoler. Der er reelt ingen ændring i dette, for i øjeblikket er det navigationsdirektøren, der er formand for skoleskibsrådet. Man kan så diskutere, om man skal have et skoleskibsråd, som man har nu; jeg har intet imod, at man også fremtidig nedsætter et sådant. Vi har foreslået nedsættelse af et søfartens uddannelsesråd, der, som det er sagt i dag, er et talstærkt råd, og det har vi gjort, også efter at vi har diskuteret, om man burde nedsætte 5 udvalg eller 5 råd, ud fra den betragtning, at det vel nok er det rigtigste, at man har dette fælles organ og så under dette uddannelsesråd nogle udvalg — jeg ved, at hr. Rimstad ikke er enig i det, og jeg tror heller ikke, hr. Hindkjær Pedersen er det — som skal have med de specielle uddannelser at gøre. Når vi har gjort det på denne måde — og jeg erklærer mig indforstået med, at man kan gøre og måske også bør gøre det — er det, fordi man med søfartens uddannelsesråd, hvor rederne og mandskabsorganisationerne bliver repræsenteret, har ment at skabe en slags helhed i uddannelsen, idet den samlede uddannelse så kan diskuteres i søfartens uddannelsesråd, som den i øjeblikket bliver det i det fællesråd, vi har for tiden.

Hr. Hindkjær Pedersen var inde på spørgsmålet om redernes tonnageafgifter. Når vi har foreslået dem ophævet, skyldes det simpelt hen, at vi ønsker at sidestille erhvervet med andre erhverv — hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) var jo inde på, at

det gør man ikke altid; her er dog trods alt et bevis på, at man sidestiller søfarten med andre erhverv, der ikke skal betale til skoler.

Det er klart, at der er nogle uddannelser, der har skabt mere diskussion og mere røre end andre. Hr. Vivike var inde på en af de uddannelser, som der har været megen diskussion om, og som har taget megen tid, nemlig navigationsuddannelsen. Der kunne i de møder, vi har haft på Risø, og under de forhandlinger, der har været i udvalgs-værelse nr. 2, så lidt som under dem, jeg har ført med parterne enkeltvis og samlet, ikke nås enighed om det, der ønskes fra navigatørernes side; og da jeg ikke mente, jeg kunne acceptere den nuværende ordning, som rederne principielt stod på, foreslog jeg denne kompromisløsning: at man bevarer de to år og dertil kæder et halvt år. Hvis eleven i løbet af det halve år gennem brevkursus, korrespondanceundervisning på skibene, kan klare en optagelsesprøve, ja, så er vi kommet et skridt videre. Spørgsmålet bliver så, på hvilket plan, hvilket niveau denne prøve skal lægges. Jeg mente altså, det var rigtigt at, om jeg så må sige, hugge igennem og se at komme et skridt videre med uddannelsen. Det er klart, at vi så kommer til at se på spørgsmålet om det stof, der skal læses og læres i denne periode. Det er muligt, at noget skal pilles ud, således at eleven får mere gavn af de 2½ eller 2 år, får mere indsigt i det stof, han virkelig har brug for.

Hr. Rimstad — og det gælder også andre ordførere — var inde på § 18, stk. 2, i lovforslaget om søfartsuddannelse vedrørende uddannelse af radioekspedienter og mente, at man ikke kunne stille større krav end det sikkerhedsmæssige. Der står jo også i stk. 2:

„Handelsministeren kan fastsætte regler . . .“

og jeg vil understrege, at når der står sådan, vil det blive brugt, som det foreslås af uddannelsesrådet, men det er ikke tanken, at vi fra handelsministeriets side vil, om jeg så må sige, køre frem med ting, som der ikke er enighed om i uddannelsesrådet — det være sig i udvalg eller i det fælles råd, selvfølgelig ikke. Hvorfor skulle vi ellers lave dette uddannelsesråd?

Det andet spørgsmål, der har taget nogen tid, og som der selvfølgelig er principper og

[Handelsministeren.]

problemer i, et spørgsmål, som både hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt), hr. Rimstad, hr. Hindkjær Pedersen og også hr. Vivike — selv om det var med omvendt fortegn — var inde på, vedrører lovforslaget om ændringer i lov om skibes bemanning. Der blev spurgt, hvorfor der nu stilledes krav om, at man skulle være 25 år for at blive hovmester, når man kan få næringsbrev, når man er 21 år. Jeg har såmænd stillet det samme spørgsmål under forhandlingerne; men da der var enighed blandt alle parter, bøjede jeg mig som den blide natur, jeg er — om jeg kan bøje mig tilbage igen i udvalget, vil jo så vise sig.

Et andet spørgsmål, som har været draget frem her — og som naturligt måtte drages frem — vedrører § 24. Jeg har her foreslået området „dansk havn“ udvidet til „nordeuropæisk havn“. Nu hævder hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt), at det jo er at gå sømændenes ærinde. Jeg ved ikke, om det blev sagt på den måde, men det var altså det, der lå i hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt)s udtalelser. Jeg vil gerne heroverfor sige — det fremgik også klart af hr. Vivikes udtalelser — at sømændene ønsker, at det skal gælde hele verden, alle havne, og da jeg ikke kunne opnå enighed under forhandlingerne, har jeg altså måttet lave dette kompromis. Men man skal jo også tage i betragtning, at spørgsmålet om matrosprøverne, som det var pålagt handelsministeren at gennemføre, da vi havde de sidste love til behandling, er faldet væk, således at rederne ikke skal tage folk med matrosprøver. Også dette skal tages med i det samlede billede.

Jeg er klar over, at der er en hel del detaljer, som skal drøftes, og jeg er også enig i, at man ikke bør drøfte dem ved første behandling. Det er klart, at der i folketingsudvalget vil komme deputationer både fra rederne og fra mandskabsorganisationerne, og jeg er da også indstillet på, at vi kan forhandle om de problemer, som disse tre lovforslag rummer.

Jens Peter Jensen (Sorø amt): Jeg kan ikke lade være med at sige til det ærede medlem hr. Baunsgaard, at det er dybt beklageligt, at en tidligere minister for søfart mener, at den danske søfartsnæring er af en så beskeden art, at den ingen plads

har, ingen betydning har, når der skal være tale om økonomisk samordning — men det kan vi forhåbentlig få ordnet en anden gang. Jeg synes i hvert fald, det var udtryk for en ringe forståelse for søfartsnæringen.

Må jeg sige til det ærede medlem hr. Vivike, der i sin argumentation for denne bestemmelse om de nordeuropæiske havne førte frem, at der var mange udlændinge i danske skibe, medens der var meget få danske sømænd i udenlandske skibe, at det kan jo skyldes, at de danske søfolk er blevet godt vant i de danske skibe, og at de meget skal have sig frabedt de ringere forhold, som de ofte vil møde i udenlandske skibe.

Og så vil jeg lige bemærke til den højtærede handelsminister, at jeg er da glad for, at ministeren heller ikke forstod dette med de 25 år. Nu hører jeg så til min overraskelse, at parterne skulle være enige. Gud ved, hvad det er for parter. Der skal da nok være nogle enkelte af dem, der ikke er enige i betragtningen; men så kan vi jo bøje ministeren tilbage i udvalget, som han gav os et lille tip om at vi kunne komme til.

Og så var det jo egentlig en vidunderlig bemærkning fra den højtærede handelsminister, når han siger, at her kom rederne med et synspunkt om dette med havnene, og sømændene vil have hele verden, og så måtte ministeren som det milde gemyt, han er, lave et kompromis og fandt så på dette med de nordeuropæiske havne.

Se, det er jo den høje regerings officielle mål, at Danmark skal være medlem af fællesmarkedet på et eller andet tidspunkt. Det har vi også hørt om i anden forbindelse, nemlig da den højtærede handelsminister fremsatte forslaget til ny næringslov. Der var mange enkeltheder begrundet med, at vi skulle forberede os på den situation, at vi kom i fællesmarkedet. Hvorfor kommer så den højtærede handelsminister med dette forslag her? Den højtærede minister må da være klar på, at de bestemmelser, der her er foreslået, gælder ikke, hvis vi kommer i fællesmarkedet. Nej, jeg må sige, man har indtryk af, at den højtærede minister er blevet rendt over ende af en bolværksmatros i Nyhavn.

Baunsgaard: Jeg synes stadig, det ærede medlem hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) havde gjort de ting, vi behandler her i dag,

[Baunsgaard.]

en bedre tjeneste ved at lade være med at blande andre ting ind i det. Men foranlediget af hans bemærkninger til mig vil jeg da gerne sige, at jeg har ikke den opfattelse af den danske handelsflådes og den danske søfarts betydning, som han her gav udtryk for. Jeg vil gerne, for at der ingen tvivl skal være, sige, at jeg har det samme ønske som det ærede medlem om, at der var langt større forståelse i befolkningen for, hvor betydningsfuldt dette erhverv er, som er vort tredjestørste eksport erhverv, og hvis valutaindtjening nu tælles i milliardbeløb. Men det har jo intet at gøre med, at man kan have en bestemt opfattelse af det økonomiske råds arbejds muligheder.

Vivike: Bare en kort bemærkning til hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt), der jo havde en anelse om, at når der ikke er så mange danske søfolk i udenlandske skibe, er det, fordi de er bedre vant fra vore egne skibe. Jeg er ikke sikker på, at det er rigtigt.

Jeg skal da indrømme, at i forhold til mange nationers skibe er danske skibe bedre at sejle i. Nødig vil en dansk sømand mønstre i et græsk skib, et italiensk og nok heller ikke gerne — omend det er bedre — i et tysk. Men i sin tid var der mange danske søfolk f. eks. i amerikanske skibe, og der var, i hvert fald dengang, bedre forhold end i danske skibe. Det kan de ikke i dag, fordi det forlanges, at de, der sejler i amerikanske skibe, skal være amerikanske statsborgere; kun i undtagelsestilfælde kan de få et tripkort, altså en enkelt rejse. Det er årsagen. Danske søfolk har aldrig været ked af at gå ud i andre skibe, vel at mærke hvis der var ordentlige forhold, hvad der jo ikke er i alle nationers skibe; der er mange, der er dårligere end de danske skibe.

Og så lige en sidste bemærkning. Jeg følte mig lidt truffet. Jeg tror egentlig ikke, at hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) ved, hvad en bolværksmatros er.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslagene henvises til det udvalg, som tinget har besluttet at nedsætte angående forslag til lov om ændringer i søloven m. fl. forslag. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om ændringer i søloven, forslag til lov om ændringer i lov om måling af skibe

og
forslag til folketingsbeslutning angående et af den internationale arbejdskonference i Genève i 1958 vedtaget udkast til konvention angående søfolks nationale identitetspapirer.

Valgt blev: *Hans Pihl, Mohr Dam, Jørgen Peder Hansen, Poul Hansen (Grenå), Anker Jørgensen, Waldemar Laursen, Helge Nielsen, Peter Nielsen, Conrad Kofoed, Damsgaard, Jens Frandsen, Jens Peter Jensen (Sorø amt), Hindkjær Pedersen, Knud Bro, Hagen Hagensen, Baunsgaard og Vivike.*

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om en kornordning for høstårene 1965-66 og 1966-67 har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om oprettelse af Danmarks teknisk-videnskabelige forskningsråd og Statens teknisk-videnskabelige fond har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m. og forslag til lov om ændring i lov om menighedsråd har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlem af folketinget A. C. Normann har meddelt mig, at han ønsker til fiskeriministeren at stille følgende spørgsmål:

[Formanden.]

„Vil ministeren give folketinget en begrundelse for fiskeriministeriets afslag på en ansøgning fra fiskeri- og søfartsmuseet i Esbjerg om participering i driften af det kommende museum ved leje af lokaler i museumsbygningen til brug for Danmarks fiskeri- og havundersøgelser?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 21. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om boligbyggeri.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om lejevurdering.

Mødet hævet kl. 15²².

92. møde.

Torsdag den 21. april kl. 13.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov for Færøerne om skolelæger har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

I henhold til § 2 i lov nr. 100 af 31. marts 1954 om rigsretten skal der af folketinget foretages valg af 15 medlemmer til rigsretten og 2 stedfortrædere for hver af disse, idet valgperioden for de nuværende valgte medlemmer og stedfortrædere udløber 17. maj 1966.

Valget gælder for 6 år, og det bemærkes, at folketingets medlemmer ikke kan vælges til eller virke som medlemmer af rigsretten.

Medlem af folketinget Vivike har meddelt mig, at han ønsker til finansministeren at stille følgende spørgsmål:

„Kan ministeren meddele noget om muligheden af at få ændret en del af vore mønter, således at det bliver nemmere at kende forskel på dem?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring i lov boligbyggeri.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 145) findes i tidenden sp. 4812).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 102 stemmer mod 4; 1 medlem tilkendegav, at han hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om lejevurdering.

(Lovforslaget (nr. 171) findes i tillæg A. sp. 2269, fremsættelsen i tidenden sp. 4741).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Axel Ivan Pedersen: Når de 4 partier under boligforligsforhandlingerne blev enige om, at normaliseringen på boligmarkedet, det vil bl. a. sige huslejereguleringen, skal foregå på grundlag af en vurdering af lejlighederne i de regulerede områder, skal denne fremgangsmåde ses på baggrund af, at en vurdering er den eneste mulighed for at hindre, at lejen for lejligheder, hvis kvalitet er for dårlig, yderligere bliver forhøjet. Den hidtil anvendte fremgangsmåde ved tidligere reguleringer hvilede på procentuelle forhøjelser på basis af 1939-lejen eller lejen