

[Indenrigsministeren.]

Det ærede medlem hr. Jens Chr. Christensen spurgte, om tilskud, der eventuelt måtte være ydet omegnskommuner i henhold til loven om ejendomsskatter fra sidste år, var medregnet ved beregningen af beskatningsprocenten. Det ville jeg tro, men det skal vi få undersøgt.

Endelig takker jeg hr. Axel Sørensen for tilslutning til forslaget.

Til hr. Juul Madsen vil jeg gerne sige, at det er naturligvis rigtigt, at Københavns kommune har indtægter af aktieselskabsskatten og af dækningsafgifter o. s. v., men det har jo en række andre kommuner også; der er ingen principiel adskillelse. Der er også små landkommuner, der har betydelige indtægter af aktieselskabsskatten, og det er en udpræget fordel for dem, naturligvis.

Når hr. Sigsgaard til sidst spørger, om jeg kan garantere, at det bliver en af de allersidste forlængelser af denne lov, vil jeg med lige så stor forsigtighed sige: det håber jeg da.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Skytte): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om søfartsuddannelse.

(Lovforslaget (nr. 26) findes i tillæg A. sp. 405, fremsættelsen i tidenden sp. 103).

Tredje næstformand (Skytte): Sammen med denne sag foretages de under punkterne 7-8 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

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

(Lovforslaget (nr. 27) findes i tillæg A. sp. 413, fremsættelsen i tidenden sp. 103).

Første behandling af forslag til lov om Søfartens Fællesråd.

(Lovforslaget (nr. 28) findes i tillæg A. sp. 403, fremsættelsen i tidenden sp. 103).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Hans Pihl: De 3 lovforslag, der foreligger til behandling, er alle genfremsat. Udvalget, der beskæftigede sig med forslagene i sidste samling, nåede ikke til vejs ende. Forslagene indeholder mange aspekter, ligesom de mange henvendelser fra søfartens organisation rejser et væld af problemer. Jeg kan i det store og hele nøjes med at henvise til mine bemærkninger ved forslagernes første behandling i sidste folketingsår og til sigende mit partis interesserede medvirken i et forsat udvalgsarbejde om lovforslagene.

Jens Peter Jensen (Sorø amt): De 3 forslag er genfremsat, men de fremsættes af en ny handelsminister, og det kunne måske godt — nu da vi er så mange til stede! — give anledning til et par bemærkninger.

Jeg har i anden forbindelse haft lejlighed til at give udtryk for forventning om den nye højtærede handelsministers aktivitet på det markedspolitiske område, og jeg har også ladet falde en bemærkning om, at den højtærede minister skulle blive holdt til ilden i sin egenskab af minister for handel og søfart. For uden at gå nogle af den højtærede ministers forgængere for nær kan jeg vel nok sige, at det erhverv, som vi her har med at gøre, fortjener en minister, der har holdt konkylion op for øret og fornemmet suset fra de syv verdenshave. Jeg ved jo, at den højtærede minister har en musikalsk evne ud over det almindelige, og derfor håber jeg også, at den højtærede minister vil være i stand til at spille efter lidt mere avancerede noder end dem, der stikkes hos sømændenes og søfyrbødernes forbund.

Vi beskæftiger os her med landets tredje største eksporterhverv, der årlig indsejler 2 milliarder kr. og har en nettoindtjening i valuta på ca. 1½ milliard kr. Det siger os noget om, at det ikke er ligegyldigt, hvordan dette erhvervs arbejdsvilkår tilrettelægges fra lovgivningsmagtens side, og jeg understreger, at der her er tale om et erhverv, som aldrig er kommet til lovgivningsmagten

[Jens Peter Jensen (Sorø amt).]
 med ønske om subsidier eller særfordele; det er et erhverv, som er parat til at tage konkurrencen op på lige fod med andre landes søfartsnæringer. Den højtærede handelsminister vil jo fra sit hidtidige internationale virke vide, at andre lande i rigt mål lægger vanskeligheder i vejen, diskriminerer, over for den danske skibsart for at beskytte de nationale søfartsnæringer. Jeg vil håbe, at den højtærede minister i sit nye arbejde vil have vilje og evne til at hævde de danske synspunkter over for denne diskrimination.

Se, hvad alt dette angår, tror jeg jo nok, at den højtærede minister er på bølglængde med situationen; men er den højtærede minister også ganske fortrolig med de indenlandske vanskeligheder, der lægges for søfartsnæringer med hensyn til nye fremskridt? Det ved vi jo ikke noget om endnu, fordi ministeren har benyttet den bekvemme og i denne forbindelse naturlige fremgangsmåde blot at fremsætte forgængerens forslag. Men så skal den nye minister for søfarten da også straks have at vide, at vel er hovedsigtet i disse forslag rigtigt; men der er væsentlige enkeltheder, som må laves om, inden forslagene ophøjes til lov.

Den højtærede minister skal vide, at de foreliggende lovforslag indeholder elementer, der ikke er båret af et samfundssyn, end ikke af et erhvervshensyn, men alene af en fagforeningspolitisk interesse. Forslagene tager på flere punkter sigte på at løse opgaver, som det ikke er lovgivningsmagtens opgave at ordne, men som bør klares mellem parterne selv på det faglige grundlag. Det har jeg altså for god ordens skyld villet nævne nu, og så kan vi jo i udvalget tage fat på nogle enkeltheder. Det afgørende er, om den højtærede minister vil gå ind til disse drøftelser med forestillingen om at yde noget positivt for et ældgammelt erhverv, som kun kan klare sig i konkurrencen, hvis det stadig er moderne i enhver henseende. Det skal ikke mangle på god vilje fra venstres side, og det kan jo godt være behageligt for ministeren at vide, for der kan jo komme vanskeligheder fra andre sider.

Må jeg om enkeltheder i lovforslagene blot sige, at hvad angår forslaget om søfartsuddannelsen, anser vi det ikke for rigtigt, at direktøren for søfartsuddannelsen i fremtiden skal være alene om at forestå driften

af de skoleskibe, som staten ejer eller lejer. Uddannelsen her bør tilrettelægges og ske i snævert samarbejde mellem de interesserede parter.

Vi er også betænkelige ved forslaget om et talstærkt uddannelsesråd fælles for alle uddannelsesområder; vi mener, at det er mere hensigtsmæssigt med uddannelsesråd for hvert af de 5 opregnede uddannelsesområder. Det er efter vor opfattelse ikke hensigtsmæssigt, hvis direktøren for søfartsuddannelsen kan vælges til formand for uddannelsesrådet.

Det er vor opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at kunne lægge den teoretiske uddannelse til styrmandseksamen på et tidligere tidspunkt, end det fremgår af de foreliggende forslag.

Hvad angår uddannelsen af radiotelegrafister og radiotelefonister, mener vi, at de af generaldirektøren for post- og telegrafvæsenet opstillede regler skulle imødekomme alle begrundede ønsker. Lovforslaget går imidlertid videre, men den tidligere højtærede handelsminister var jo under udvalgsarbejdet noget imødekommende på dette punkt, og det håber jeg er gået i arv til efterfølgeren.

Så er der forslaget til bemandingslov, og derom skal jeg også gøre et par bemærkninger. Vi synes, det er lidt urimeligt, at man her opererer med en aldersgrænse for hovmestre på 25 år, når vi på alle andre områder kan opnå næringsadkomst ved 21 år. Jeg synes heller ikke, det forekommer tilstrækkeligt begrundet, når forslaget stiller krav om bestået matrosprøve for at få adgang til navigationsskolerne.

Derefter kommer jeg til det, der er det alvorligste i forslaget til bemandingslov — og jeg vil understrege det særligt — det er det punkt, hvor man foreslår, at det gældende krav om gennemgået sømandsskole før første udmønstring fra dansk havn skal udvides til at gælde også for nordeuropæisk havn. Dette forslag bygger på en fagforeningsbetragtning, som er ganske ude af trit med det praktiske liv. Det forekommer nemlig som en tilsnigelse, når det hævdes, at kravet skal sikre, at dæksmandskabet i danske skibe har gennemgået den foreskrevne uddannelse. Reelt sigter kravet på at hindre ansættelse af udenlandske dæksfolk — dette til trods for at danske redere

[Jens Peter Jensen (Sorø amt).] slet ikke foretrækker udenlandsk arbejdskraft, men tværtimod med omkostninger og besvær søger at skaffe dansk dæksmandskab. Der er i forslaget tale om et forsøg på at udbygge sømandsforbundets hyreanvisningsmonopol. Der er her tale om et rent fagligt anliggende mellem de interesserede parter, som det efter venstres opfattelse ikke er lovgivningsmagts opgave at blande sig i, og vi kan ikke falde for, at forslaget oprindeligt er motiveret med eller rettere beskyttet med uddannelses- og sikkerhedsmæssige hensyn.

Så skal jeg om dette lige føje til, at jeg tillader mig at gå ud fra, at den højtærede handelsminister fra sit tidligere virke og med sin nøje indføling i forholdene i fællesmarkedet vil være enig med mig i, at regler af den art i hvert fald ikke dner, hvis Danmark skal være medlem af fællesmarkedet — og det skal vi jo; det bliver vi jo nok lidt hurtigere med den nye ministers indsats.

Jeg skal så endelig sige, at forslaget om Søfartens Fællesråd kan vi gå ind for, sådan som det er fremsat, og for alle tre lovforslags vedkommende skal jeg meddele, at vi tilsiger en velvillig og en hurtig udvalgsbehandling. Jeg ved, at der foregår en særlig undersøgelse vedrørende navigatøruddannelsen. Jeg er glad for, at den højtærede minister har nævnt, at det ikke skulle komme til at forsinke forhandlingerne.

Vi er altså særdeles positivt indstillet, hvis vi kan få imødekommenhed på de punkter, jeg her har nævnt.

Hindkjær Pedersen: De nu genfremsatte lovforslag er identiske med de lovforslag, der blev fremsat i sidste samling, og jeg skal derfor henvise til de bemærkninger, jeg dengang fremkom med. Men jeg finder dog anledning til at nævne en lille ting, selv om det også nok er en gentagelse af, hvad jeg har sagt tidligere.

Ligesom man har foreslået at stimulere interessen for matrosprøven ved at reducere året som letmatros til det halve, finder jeg det mere og mere påtrængende nødvendigt at reducere den efterfølgende sejltid for unge mennesker, der har gennemgået kursus på en sømandsskole. Det er min absolutte overbevisning, at et sådant kursus på

mange måder er af overordentlig stor betydning for den vordende sømand, både uddannelsesmæssigt og rent menneskeligt. Det ville være hensigtsmæssigt og virke mere tillokkende, om man kunne belønne en sådan uddannelse med en reduktion i den sejltid som dæksdreng, der ofte gør, at den unge mand mister interessen for at gå til søs. Det mindste forlangende må i hvert tilfælde være, at tiden tæller dobbelt; så kan man senere måske finde frem til en yderligere reduktion, efterhånden som be-
mandingsreglerne bliver lavet om.

Oftentimes har den unge mand overhovedet ingen eller kun ringe kendskab til den nye form for tilværelse, har går ind til, når han kommer ud at sejle, og forældrene er som regel ude af stand til at vejlede ham. På en sømandsskole lærer han de mest elementære færdigheder i behandlingen af tovværk og wirer og i at betjene en båd; han lærer at forstå søens sprog og at tage vare på sin egen person; så han bedre, hurtigere og sikrere kan finde sig til rette om bord. Det har vist sig, at det ofte er mere end halvdelen af eleverne, der ikke kan svømme, når de kommer på skole; også det får de lært på skolerne. Alene det daglige samvær med en klasselærer, der selv er sømand, giver mulighed for at få mange af de oplysninger og råd, som er så værdifulde for ham i hans senere tilværelse.

For tiden ligger der en ung mand på sygehuset i Frederikshavn; han var påmønstret til dækstjeneste uden at have været på sømandsskole; han har fået benet sat af, fordi han kom i klemme mellem en fortøjningswire og en pullert. Det er muligt, han kunne have undgået dette, hvis han havde været på sømandsskole og dér havde lyttet til de råd og den vejledning, han kunne have fået gennem de tre måneders ophold der. Hvis forældrene var helt klar over, hvor påkrævet det er for den vordende sømand at søge råd og vejledning under et sådant skoleophold, ville de sikkert stille det som et krav til den søn, der vil til søs, at han søger en sådan skole først. Kunne man så over for den unge mand stille i udsigt, at han derved også slap for i hvert fald en væsentlig del af den tid som dæksdreng, der skulle følge efter, ville det også stimulere hans lyst til et sådant kursus.

[Hindkjær Pedersen]

På samme måde bør den, der har taget en længere uddannelse i land og ikke mere er helt ung, kunne skyde en genvej, hvis han ønsker at uddanne sig som navigatør, så han ikke behøver at opgive, fordi man stiller ham over for krav i det første år, som han ikke vil honorere.

Loven om søfartsuddannelse er en særdeles udpræget rammelov. Det kan være uheldigt, men det er påkrævet, idet den uddannelse, der er nødvendig, må kunne ændres, så den stadig er tidssvarende. Der sker for tiden en betydelig udvikling inden for søfarten, og de nye typer skibe stiller større og større krav til skibenes personel. Man må derfor hele tiden på det uddannelsesmæssige område kunne tilpasse undervisningen til de nye forhold. For altid at være på toppen, for altid at kunne klare sig i den hårde internationale og ulige konkurrence, er det også nødvendigt, at vore redere kan fortsætte med rationalisering og automatisering af skibene. Dette medfører visse reduktioner i mandskabsstørrelsen, men samtidig nødvendiggør det en mere moderne uddannelse og indstilling blandt de søfolk, der bemander vore skibe. Det bliver vanskeligt, men det bliver nødvendigt at forstå dette.

Det er nødvendigt, at vore love formes, så vor søfart stadig kan trives. Alene på et år kan søfarten med en bruttoindsejling på 2 milliarder kr. tilføre landet 150 mill. kr. i udenlandsk valuta, og det siger jo også en hel del om, hvor stor betydning søfarten har for vort land. Det er nødvendigt at sejle, og selv nok så megen rationalisering gør det også nødvendigt, at der stadig vil være folk om bord i skibene. For at kunne sejle og vedligeholde interessen for at skabe en tilfredsstillende tilværelse om bord er det også fortsat nødvendigt at tage behørigt hensyn til de sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige krav, der i vor tid må stilles, for at skibet ikke alene kan være en forsvarlig arbejdsplads, men også et sted, hvor man kan være

tjent med at være i sin fritid. Men det at få en uddannelse, så man kan leve op til tidens krav, er også meget afgørende for, om man befinder sig vel.

De foreliggende lovforslag bør færdigbehandles inden for en rimelig tid, så søfartens uddannelsesråd kan begynde at tilrettelægge arbejdet. Rådets sammensætning og opdeling bør tilrettelægges på en sådan måde, at dets arbejde kan blive effektivt, og den lovmæssige ramme må være i orden, så dette arbejde kan føres ud i livet til gav for vor søfart.

Jeg kunne godt komme ind på en masse enkeltheder, som er af stor betydning netop i en rammelov, men det bliver der tid nok til at drøfte under udvalgsarbejdet. Jeg giver mit partis tilsagn om hurtig og villig behandling af de foreliggende lovforslag.

Jens Peter Jensen (Agerskov): Da mit partis ordfører, hr. Baunsgaard, er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne tilsige det radikale venstres villige behandling af de fremsatte lovforslag. Forslagene er identiske med dem, der var til behandling i sidste folketingsår; jeg skal derfor henvise til de bemærkninger, der blev fremført sidste år, og kun gentage, at der er en række tekniske enkeltheder, som vi ønsker drøftet i et udvalg.

Vivike: Jeg har ikke meget at tilføje til det, jeg sagde ved første behandling af tilsvarende lovforslag i forrige samling, og derfor er der ingen grund til, at jeg bruger meget af folketingets tid til gentagelser. Jeg er på adskillige punkter komplet uenig med hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt). Det, der har skuffet mig, er, at lovforslaget om uddannelse af søfolk ikke har gennemgået en forbedring inden genfremsættelsen, og det spørgsmål, jeg gerne vil stille den højtærede minister for industri, handel og søfart, er: hvordan kan man mene, at man kan uddanne en navigatør, en styrmand og skibsfører på 2 år, altså på samme tid,

[Vivike.]

som man brugte for 50 år siden, når man tænker på, hvilken eksplosionsagtig udvikling der har været inden for de nautiske hjælpemidler? Jeg fatter ikke, man kan tro, at man kan uddanne folk på samme tid, som man kunne dengang, og det er mig en stor skuffelse, at vi ikke har fået en ændring, altså en forbedring af lovforslaget med hensyn til uddannelsestiden.

Erik Østergaard: Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Rimstad, er forhindret i at være til stede, skal jeg i hans sted sige følgende.

Hvad mit partis stilling til detaljerne i disse lovforslag angår, skal jeg nøjes med at henvise til vort meget udførlige indlæg den 20. april i år, da de samme lovforslag behandledes første gang. Jeg skal her nøjes med kort at trække linjerne for vor principielle stillingtagen op.

Hvad lovforslaget om søfartsuddannelse angår — det omfatter så forskellige uddannelseskategorier som navigatører, dæksmandskab, kokke og hovmestre og radioekspedienter — finder vi det forkert, at alle disse vidt forskellige grene behandles af ét råd under én formands ledelse, selv om der i forslaget anvises muligheder for at etablere diverse underudvalg. Vi mener, at 5 forskellige, ikke for store udvalg er løsningen. 5 udvalg, hvis formænd danner et fællesudvalg, i hvilket koordinationsproblemerne kan behandles.

Vi finder videre, at i sammensætningen af de enkelte råd bør de søfarendes og redernes organisationer være ligeligt repræsenteret, altså med halvdelen af pladserne til hver. Det er muligt, der kan findes en anden løsning på spørgsmålet, men i hvert fald gælder det, at et råd af en størrelse som det foreslåede ikke er egnet til løsning af alle de praktiske problemer, som står for løsning.

Vi lægger også vægt på, at den nuværende ordning med hensyn til driften af skoleskibene bevares, således at det stadig bliver et skoleskibsråd, i hvilket navigationsorganisationerne og rederne er ligeligt repræsenteret, der har hovedindflydelsen. Tanken i lovforslagets § 4, der forudsætter, at skoleskibenes drift lægges ind under

direktøren for søfartsrådet, finder vi ikke er hensigtsmæssig.

Hvad angår den praktiske uddannelse, som er knyttet til hver enkelt uddannelseskategori, mener vi, at denne bør kunne lægges mere frit i forhold til det teoretiske studium og ikke nødvendigvis bør afsluttes, inden læsestudiet begynder.

Hvad bemandingslovsforslaget angår, finder vi det forkert, at ændring nr. 6 til lovens § 24 udvider det gældende krav om gennemgået sømandsskole før første udmønstring fra dansk havn til fremtidig at skulle gælde også udmønstring fra nordeuropæisk havn. Dette spørgsmål finder vi så vigtigt, at jeg gerne her vil gentage, hvad vor ordfører, hr. Rimstad, sagde herom i foråret i år — jeg citerer fra Folketingstidende 1965-66 sp. 4946-47 —:

„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 for andre søfolk til at bemane de skibe, der sejler under landets flag, men der skal gøres et arbejde for at forhindre, 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 uden-

[Erik Østergaard]

landske sømand, som 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 retortioner 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.“

Til lovforslaget om Søfartens Fællesråd har vi ikke bemærkninger at gøre, men vi vil gerne henstille, at det udvalg, som arbejder med disse love, og som har afgivet beretning af 28. september i år, vil tage de indvendinger op til overjelse, som vi her er fremkommet med.

Handelsministeren (Tyge Dahlgaard): Jeg vil gerne med den særlige respekt, der følger af, at det er første gang, jeg betræder det danske folkestyres fornemste talerstol, sige ordførerne for de forskellige partier tak for en mildt kritisk, men gennemgående velvillig behandling af disse lovforslag.

Som vi ved, er der tale om genfremsættelse af 3 lovforslag fra marts i år. Udvalgsbehandlingen begyndte i forrige samling og

skal genoptages nu. Jeg er en ny handels- og søfartsminister, og det vil nok være fornuftigt, om vi tager den saglige diskussion i udvalget.

Jeg vil gerne til hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) udtrykke en særlig tak for en pæn omtale. Det er rigtigt, at jeg har en vis poetisk evne; jeg kan godt lide at lytte til konkylierne, jeg kan lide vindene fra de syv verdenshave, og jeg har haft visse erfaringer, især som hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) har udtrykt det, på det internationale søfartsområde. For at blive ved det poetiske vil jeg sige, at hvad en kendt dansk digter engang skrev om, at en sømand har sin egen gang, det vil jeg bestræbe mig for ikke skal ske under min embedseperiode; jeg vil gå i ilden, som ordføreren for venstre bad mig om, også som handelsminister og ikke blot som markedsminister.

Ordføreren for venstre nævnte påmønstringen af sømænd og dæksdrengene ikke blot i dansk, men også i nordeuropæisk havn. Det er naturligvis et væsentligt og vanskeligt punkt; men jeg er ikke sikker på, at det vil vise sig i realiteten at være alt for vanskeligt at løse — jeg tror, at de store rederier allerede har en praksis med hensyn til at sende søfolk ud, i alt fald til de nordeuropæiske havne, så det problem kan formentlig løses.

Der er en vis sammenhæng mellem fællesmarkedet og disse regler. Jeg er nu ikke sikker på, der er en alt for nær sammenhæng; men da det jo, som hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt) ganske rigtigt bemærker, er både en handels- og en markedsminister, der nu står for disse ting i regeringen, er det en sag, der vil blive fulgt med måske endnu større opmærksomhed end hidtil.

Sømandsskolerne og uddannelsen er et væsentligt problem. Det er min hensigt — og jeg understreger på ny, at jeg jo kun har været handels- og markedsminister i en fjorten dages tid og derfor ikke kan påstå, at jeg er dybt sagkyndig i tingene — inden alt for længe at ville rejse rundt for at se på uddannelsesproblemerne ved sømandsskolerne, således at ministeren for disse spørgsmål kan have en rimelig indsigt deri.

Forholdene for de søfarende, som jo har været en væsentlig del af vort erhvervsliv igennem umindelige tider, ligger mig på sinde. Jeg ved ikke, hvor meget man skal

[Handelsministeren.]

presse sagen. Vi skal se at få den igennem i indeværende folketingsssamling; men jeg tror, man skal være varsom. Det er et område med mangfoldige interesser — er der ikke 8-9 organisationer med hver sit interesseområde inden for dette felt? Her må man se at bøje interesserne mod hinanden på en fornuftig måde.

Med disse få og lidet dybtgående bemærkninger vil jeg gerne på ny takke for ordførernes bemærkninger. Jeg skal medvirke til, at vi får en passende dybtgående, rimeligt hurtig og rimeligt langsom udvalgsbehandling af disse problemer.

Hindkjær Pedersen: Jeg er blevet opmærksom på, at jeg har sagt et forkert tal; jeg sagde 150 mill. kr., men mente altså 1.500 mill. kr. Jeg har fået et nul for lidt med. I 1965 indsejledes brutto over 2 milliarder kr., og skibsfarten tilførte Danmark et nettovalutabeløb på knap 1.300 mill. kr.

For øvrigt kan jeg henvise til en særdeles god kronik i Berlingske Tidende den 21. september 1966. Den er skrevet af Henry Jensen, som er formand for Rederiforeningen, og den er nok værd at læse, hvis man vil kende lidt til søfarten.

Jens Peter Jensen (Sorø amt): Den højtærede handelsminister er den mest charmerende jomfru, jeg længe har set på denne talerstol; jeg indbyder til dans med det samme.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Skytte): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at de tre lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om børnetilskud og andre familieydelse,

forslag til lov om ændring af lov om offentlig forsorg. (Forhøjelser af underholdshjælp, hjælp ved fødsel og bortfald af bestemmelser om børnebidrag),

forslag til lov om ændring af lov om folkepension. (Bortfald af børnetillæg),

forslag til lov om ændring af lov om invalidepension m. v. (Bortfald af børnetillæg),

forslag til lov om ændring af lov om pension og hjælp til enker m. fl. (Bortfald af børnetillæg m. v.)

og

forslag til lov om ændring af lov om den offentlige sygeforsikring. (Ophævelse af regler om barseldagpenge).

Valgt blev: *Astrid Skjoldbo, Albertsen, Egon Jensen, Evald Kristensen, Waldemar Laurson, Niels Mørk, Johan Nielsen, Viola Nørlov, P.E. Eriksen, Søren Andersen, Nathalie Lind, Jacob Sørensen, Asger Jensen, Clara Munck, Vestergaard Poulsen, Grethe Philip og Gulhild Due.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov for Færøerne om invalidepension m. v.,

forslag til lov for Færøerne om folkepension, forslag til lov for Færøerne om offentlig forsorg,

forslag til lov for Færøerne om børnebidrag til enlige forsørgere m. v.

og

forslag til lov om ændring af lov om den offentlige sygeforsikring. (Ikrafttræden af bestemmelser for Færøerne).

Valgt blev: *Johan Nielsen, Albertsen, Egon Jensen, Evald Kristensen, Waldemar Laurson, Niels Mørk, Viola Nørlov, Astrid Skjoldbo, Søren Andersen, P.E. Eriksen, Nathalie Lind, Jacob Sørensen, Hindkjær Pedersen, Clara Munck, Gerda Møller, Grethe Philip og Vivike.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 1 stedfortræder til Europarådet
(i stedet for Erling Olsen).

(Jfr. tidenden sp. 463).

Valgt blev: *Frode Jakobsen.*

Tredje næstformand (Skytte): Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget Per Møller, Robert Christensen, Damsgaard, Per Federspiel og Poul Hartling har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg vedrørende Danmarks bistand til udviklingslandene.

Skriftlig fremsættelse.

Ordføreren for forslagsstillerne (Per Møller): Hermed har jeg den ære for folketinget at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg vedrørende Danmarks bistand til udviklingslandene.

Angående begrundelsen for forslaget skal jeg henvise til de bemærkninger, der ledsager det.

Jeg anbefaler forslaget til tingets velviljige behandling.

Tredje næstformand (Skytte): Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 19. oktober, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om folkepension (Om pensionstillæg m. v.).

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om invalidepension m. v. (Om pensionstillæg m. v.).

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om pension og hjælp til enker m. fl. (Om pensionstillæg m. v.).

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

Forslag til lov om ændring af lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme.

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

Forslag til lov om ændring af lov om erhvervsskattens afløsning i visse kommuner m. v.

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

Forslag til lov om søfartsuddannelse, forslag til lov om ændringer i lov om skibes bemanning
og
forslag til lov om Søfartens Fællesråd.

8) *Valg af 1 medlem til det i henhold til § 114 b i lejeloven nedsatte udvalg* (i stedet for Kai Moltke).

9) *Valg af 1 medlem til folketingets valutaudvalg* (i stedet for Kai Moltke).

10) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til midlertidigt medlem af folketinget Ömann.*

11) *Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for Ömann.*

Mødet hævet kl. 16⁴⁰.