

[Formanden.]

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

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

Lovforslagene sattes til forhandling.

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

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

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

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

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

„Georg Stage“ kan vel aflaste statens