

[Peter Nielsen.]

skoleskib noget, ligesom rederierne måske i højere grad vil bygge skoleskibe. Men skal man stille skoleskibssejladssom krav til de vordende navigatører, vil det blive nødvendigt med en vidtgående dispensationsordning.

Inden for alle samfundsfunktioner tilstræber man jo så demokratiske advancements- og uddannelsesforhold som muligt. Bl. a. muliggør den nye forsvarsordning, at det på alle trin af karrieren er muligt at tage videregående uddannelse og at avancere fra menig til de højeste poster. Dette princip skulle også gerne fastslås for handelsflådens vedkommende. For mange sømænd arter forholdene sig således, at det først er i den voksne alder, de beslutter sig til at blive styrmænd. Man kan have været på langfart og derfor ikke have haft lejlighed til at indtegne sig til skoleskib, eller man kan først i en forholdsvis sen alder have opnået så stor opsparing, at der kan tænkes på en styrmændseksamen. Det er i dag og vil fremdeles være det sundeste princip, at handelsflådens officerskorps rekrutteres fra de egentlige sømænds rækker. Kunstigt at skabe en officerskaste, som man i de senere år har set tendenser til, vil ikke gavne dansk søfart. Spildprocenten bliver på denne måde også for stor, idet vore navigationsskoler kan blive optaget af folk, der ikke efter endt eksamen søger til søs igen, men anvender eksamen til at få arbejde i land, bl. a. inden for toldvæsen og politi.

Den voksne sømand vil derimod altid søge til søs igen; erfaringen viser dette. På det grundlag kan det være farligt at stille ufravigeligt krav om skoleskibsuddannelse. Man kan heroverfor hævde, at den voksne sømand jo blot kan tage sine 4½ måned på skoleskib; men et skoleskib er indrettet og beregnet for ganske unge mennesker i 16-18 års alderen, og at sætte en befaren sømand på et sådant skib mellem ganske unge mennesker vil ikke være heldigt. Jeg behøver her blot at citere, hvad formanden for Dansk Navigationslærerforening, hr. Gert V. Nielsen, mener. I forbindelse med den nu forladte tanke om at lade skoleskibsuddannelsen foregå mellem 1. og 2. år af navigationsundervisningen skriver han i et brev, der

er aftrykt som bilag 5 til den 3. kommissionsbetænkning, bl. a. følgende — jeg beder om tilladelse til at citere —:

„Den karaktermæssige påvirkning, som skoleskibet skulle give, bør bibringes de unge på et så tidligt tidspunkt som muligt. Den vil efter mit skøn ingen værdi have — den vil måske virke negativt — over for voksne mænd i 22-30 års alderen, som er almindelig hos navigationskoleeleverne.

Skoleskibsuddannelsen vil forekomme drenge, der lige kommer til søs, naturlig, vel endog tillokkende. For navigationskolernes voksne elever vil skoleskibsuddannelsen sandsynligvis stå som en meningsløs hindring.

Undervisningen i manuelle færdigheder er rimelig for drenge, der skal til at begynde deres sejladssom; men for folk, der har sejlet som matros i et halvt år eller mere, forekommer den mig urimelig.

Det specielle sejlskibsarbejde med hensyn til manøvrering o. lign. har ingen praktisk betydning i dag. Det kan være en gavnlige træning for en dreng, før han skal i gang med arbejdet i handelsskibe; men det har ingen mening at forsøge at „ruske op“ i voksne mennesker med et arbejde, der intet praktisk perspektiv har.“

I denne forbindelse vil jeg gerne henlede opmærksomheden på § 43 i lovforslaget om sønæringsbeviser. Her åbnes der mulighed for — efter henstilling fra Nordisk Råd — at skandinaviske sønæringsadkomster skal have gyldighed gensidigt i de nordiske landes handelsflåder undtagen for skibsføreres vedkommende. Det må hilses med glæde, hvis vi også for styrmænds vedkommende kan få et fælles nordisk arbejdsmarked, men hvis der opretholdes et ufravigeligt krav om skoleskibsuddannelse for danskeres vedkommende, vil det f. eks. betyde, at en nordmand nemmere vil kunne uddanne sig til at blive styrmænd i en dansk båd, end en dansker kan.

Forslaget åbner jo også vedvarende adgang for marineofficerer til at udmønstre som styrmænd, skønt de ingen skoleskibsuddannelse har. Skal der derfor skabes en ligelighed, og vil man for søfartens vedkommende opretholde det sunde princip, at man kan avancere fra laveste til højeste,