

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

stemt varighed på en anerkendt sømandsskole, er kun en af måderne, man kan uddanne sig på. Man kan endvidere deltage i togt af mindst 3 måneders varighed på et dertil godkendt skoleskib eller sejle i 12 måneder med et dansk sejskib eller sejskib med hjælpemotor på mellem 20 og 60 brutto register tons. Det er altså disse uddannelsesmåder, der betragtes som tilstrækkelige, og som er lagt fast i det lovforslag, jeg hermed har den ære at forelægge.

Det er klart, at man ikke ved disse uddannelsesbestemmelser skal komme ind i forhold, som hindrer den nødvendige sejlads. Der kan naturligvis forekomme tilfælde, hvor et skib skal afsted, og hvor man ikke er i stand til at få en dreng, der opfylder de betingelser, der fastlægges i loven. I sådanne tilfælde må mønstringsbestyreren undtagelsesvis kunne påmønstre en person, der ikke opfylder fornævnte bestemmelser om uddannelse.

Det, jeg her har nævnt, omfatter de væsentligste af de ændringer, der fandt sted under behandlingen i folketinget. Men der fandt også andre ændringer sted. Som følge af de begrænsninger, der er sket i uddannelseskravene, bliver der brug for færre skoler og et mindre beløb til afholdelse af udgifterne. Også vedrørende selve skolernes drift fandt der langvarige overvejelser sted, og ved den udformning, reglerne har fået, skulle man sikre, at det humane element og det almindelige element i skolernes virksomhed bliver stærkt understreget. Dette er bl. a. sikret gennem tilsynsvirksomhed på forskellig vis.

Det er nu hensigten efter lovforslaget, som det ser ud nu, at oprette tre sømandsskoler. Man tænker her på skoler i Sønderborg, Esbjerg og Frederikshavn, idet man samtidig, for så vidt angår rederiet J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved og sømandshøjskolen i Svendborg, vil søge tilvejebragt en ordning, således at disse skoler kan godkendes og fortsættes. Hvis disse planer går igennem, skulle der årlig kunne uddannes ca. 900 drenge på skoler. Dertil kommer det antal drenge, der uddannes i skoleskibe eller sejskibe eller sejskibe med hjælpemotor på mellem 20 og 60 brutto register tons, hvor efter man anslår, at handelsflådens årlige behov vil kunne dækkes.

Meningen er jo foruden den nødvendige faglige uddannelse, der vil have stor betydning for sikkerheden til søs og for skibenes konkurrencedygtighed, også at give et vist mål af almindelse. Det har været fremme under forhandlingerne i folketinget og under

udvalgsforhandlingerne, om man ikke kunne etablere den ordning, at uddannelsen først skulle påbegyndes, efter at drengene havde været en vis tid til søs. Man underbyggede dette forslag med det ganske rigtige argument, at et ikke så helt ringe antal drenge stikker til søs uden i og for sig at tilsigte at blive ved at ernære sig som søfarende; de falder af på vejen, og det ville i og for sig ikke være nødvendigt først at føre dem gennem skolerne. Alligevel har dette forslag ikke kunnet gennemføres. Der var, ja jeg tror efterhånden fra alle sider enighed om, at det var uigennemførligt, idet drengene, når de først var kommet til søs, spredtes ud over hele verden; ingen vidste, når de kom hjem igen; det var måske først, når de var kommet godt op i årene, og så kunne man ikke sætte den på skolebænken; og nogen ulykke i, at et vist antal drenge får en uddannelse på skolen, går til søs og senere forlader erhvervet, er der egentlig ikke. Den uddannelse, de får på skolerne, er jo ikke blot af sømandsfaglig karakter, men også almindelig, karakterdannende, således at den vil have en absolut god betydning for de pågældende på deres senere vej gennem livet.

Jeg strejffede på et tidligere tidspunkt i min tale det sikkerhedsmæssige. Vi har desværre netop i disse uger og måneder haft ikke så få eksempler på, at sejladsen ikke er så sikker, som den burde være. Vi har haft alvorlige søulykker, hvorved adskillige menneskeliv er gået tabt. Det sidste eksempel er „Themis“, der forliste i Kattegat for godt en uge siden — en overordentlig tragisk ulykke, idet adskillige mand mistede livet.

Under søforhøret er det blevet oplyst, at denne ulykke i hvert fald til en vis grad skyldes manglende søkyndighed. Skibet var for det første lastet forkert, hvilket blev årsag til, at det kæntrede, og for det andet var redningsbåden, da den blev sat ud, ikke fastgjort ved en fangeline. Dette gjorde, at båden, da den kom i vandet, drev bort med kun een mand ombord; hvis det ikke var sket, må man formode, at hele besætningen med nogenlunde lethed kunne være blevet reddet.

Man har altså her et eksempel på, at de søfarendes mangel på kendskab til en for en søfartskyndig så enkel operation som at sætte en redningsbåd i vandet kan medføre, at adskillige menneskeliv går tabt. Jeg synes, dette understreger for os, at den lovgivning, vi her drøfter, har en ganske stor mission. Netop den slags operationer vil de unge vordende søfarende kunne lære på søfarts-