

[Ministeren for handel, industri og søfart.] dannelse for skibskokke; men de er alle strandet dels på grund af økonomiske vanskeligheder og dels på grund af, at tilslutningen var for ringe, antagelig fordi der ikke var knyttet særlige rettigheder til gennemgaaet uddannelse.

Som det fremgår af lovforslaget og de dertil knyttede bemærkninger, foreslås det, at der på restaurationsindustriens lærlingeskole på Teknologisk Institut i København oprettes og drives et kursus til uddannelse af skibskokke, således at der på dagkursus af ca. 6 måneders varighed årlig kan uddannes ialt ca. 20 elever, svarende til det antal, som efter kommissionens undersøgelser er fornødent for at dække handelsflådens behov.

Endvidere foreslås det, at det som betingelse for erhvervelse af bevis som skibskok og for udmønstring som kok fastsættes, at vedkommende skal have gennemgaaet en læretid på mindst 42 måneder, hvoraf mindst 24 måneder i søgaaende skibe, at han har gennemgaaet det nævnte kursus og aflagt en prøve, samt at han er fyldt 19 år. Disse betingelser svarer i det væsentlige til, hvad der for tiden efter aftale mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Sø-Restaurationsforening er gældende som betingelse for udmønstring som skibskok.

Det er naturligvis ikke tanken at afskære en person, der før har sejlet som hovmester eller kok, fra at fortsætte dermed, hvorfor det foreslås, at sådanne personer kan få udstedt bevis som skibskok uden at gennemgå kursusuddannelsen.

Gennemførelsen af lovforslaget anslås at medføre en årlig driftsudgift på ca. 13 000 kr. Under hensyn til de samme synspunkter, som jeg fremførte i forbindelse med forelæggelsen af lovforslaget om uddannelse af underordnet maskinbesætning, foreslås det, at statskassen afholder denne udgift, hvorved jeg dog henviser til det foran anførte om en eventuel senere forhøjelse af tonnageafgiften, således at der kan opnås et bidrag fra skibsfartserhvervet til disse udgifter.

Til slut vil jeg henlede opmærksomheden på, at søfartskommissionens betænkning om det her omhandlede emne er enstemmig, således at alle interesserede parter er enige både om nødvendigheden af formen for og omfanget af den foreslåede uddannelse.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne anbefale de to lovforslag til hurtig og villig behandling i det høje ting.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Erik Appel* til ministeren for offentlige arbejder.

Finder ministeren det forsvarligt, at udbedringen af trafikforholdene ved Tinglev jernbanestation stadig udsættes?

Erik Appel: Før jeg tager fat på motiveringen af mit spørgsmål til den højtærede trafikminister, ønsker jeg at udtale, at jeg særdeles vel forstår, at der er grænser for det økonomisk overkommelige, også i jernbanestaten, men der er også grænser for det forsvarlige i de vilkår, hvorunder trafikken foregår. Denne grænse synes jeg Tinglev jernbanestation har nået. Jeg har gennem 25 år gjort iagttagelser af forholdene ved dette jernbaneknudepunkt. Mit resultat er, at stationen forlængst har trængt til en grundig ombygning og udvidelse, og at dette ikke længere uden fare for trafikken kan udsættes.

Trafikken har været stigende siden 1920, og tempoet er stadig sat op. Jeg nævner Nordekspressen, Skandinavien—Hollandekspressen, Skandinavien—Schweiz—Italienekspressen og vort sorte lyntog, som vi meget gerne ser køre hver dag, så også rigsdagsmænd kan få gavn af dem. For at kunne tage den voksende kørsel har det været nødvendigt at inddrage et ranger-spør og gøre det til hovedspor. Dertil kommer, at et omladningspakhuis ligger mellem to hovedspor, hvilket selvfølgelig vanskeliggør omladningen, således at man enten må afbryde omladningen, fordi tog skal tages ind på sporet, eller lade det ventende tog rangere ind på et andet spor. Ofte er det ugørligt at fjerne stykgodsvognen, fordi alle spor er beslaglagt, og derved opstår forsinkelser, der jo ofte har videreløbende konsekvenser.

Togene indgår i grupper, mellem kl. 8 og 9 i to grupper på hver 4 tog, altså ialt 8 tog. Sporene er derfor meget stærkt belastet, hvilket naturligvis giver en vis risiko for sammenstød, og denne risiko blev under besættelsen stærkt forøget derved, at sikringssystemet blev ødelagt og endnu ikke er genoprettet; det skal vente, til der tages fat på den vistnok for længe siden planlagte ombygning. Men et gammelt ord siger, at det er for sent at kaste brønden til, når barnet er druknet. På grund af det manglende sikringssystem må de fleste tog rangeres til og fra stationen, hvilket stiller