

[Kjældgaard.]

deren blev ganske vist i sidste øjeblik fra ministeriets side gjort opmærksom på, at der måtte foretages visse tekniske forandringer, inden apparatet kunne komme frem, men det var på dette tidspunkt for sent.

I forbindelse med sagen og dens behandling kan det have interesse at oplyse, at i Dansk Dampskibsrederiforening, som ministeriet har konsulteret i sagen, sidder der en skibsreder i bestyrelsen, som samtidig er formand for Dansk Radio A/S, der er et datterselskab af rederiforeningen og selv fremstiller autoalarmapparater. Denne skibsreder er samtidig medlem af den danske delegation på sikkerhedskonferencerne, hvis opgave bl. a. også er at tage stilling til apparaternes egnethed. De ting, der her er fremdraget, må efter min mening fremkalde en klar redegørelse fra den højtærede ministers side.

Ministeren for handel, industri og søfart (Weikop): Forinden jeg besvarer det ærede medlems første spørgsmål, skal jeg i al almindelighed oplyse følgende om nødtjenesten ombord i skibe.

I de fleste skibe, der er udstyret med radiotelegrafanlæg, er der kun ansat een radiotelegrafist, og det er således ikke muligt for ham at være på vagt hele døgnet rundt og aflytte, om der fra andre skibe skulle blive udsendt nødsignaler på den internationale radiotelegrafiske nødbølge. For ikke af denne grund at forringe sikkerheden til søs findes der ombord i mange skibe et særligt apparat — et radiotelegrafisk autoalarmapparat —, som kan kobles til, når telegrafisten ikke er på vagt. Dette apparat alarmerer automatisk besætningen ombord i skibet, såfremt der fra et andet skib, som er i nød, udsendes et særligt signal, det internationale radiotelegrafiske alarmsignal, som består af en serie på tolv streger udsendt på eet minut. Dette alarmsignal, som nu har været anvendt i ca. 20 år, og som bygger på internationale aftaler på radiokonferencer, har kun det ene formål at få de til alarmring benyttede autoalarmapparater til at virke, og det er derfor i kgl. anordning af 27. januar 1936 vedrørende signaler for skibe i havsnød bestemt, at det radiotelegrafiske nødsignal, forsåvidt omstændighederne tillader det, skal indledes med dette signal.

De nærmere forskrifter for de radiotelegrafiske autoalarmapparaters konstruktion er fastsat på de internationale sikkerhedskonferencer, og de internationalt vedtagne krav er optaget i handelsministeriets bekendtgørelse af 4. marts 1940 om radioanlæg

og radiotjeneste i skibe til betryggelse af sikkerheden på søen. Apparaterne skal være af en af handelsministeriet godkendt type.

Efter disse indledende bemærkninger skal jeg til den af det ærede medlem nævnte sag udtale følgende.

Den 2. december 1947 indsendte Dansk Dampskibsrederiforening en patentansøgning om et alarmapparat af en ny type til ministeriet med henstilling om at lade apparatet underkaste de fornødne prøver for at fastslå, om det opfyldte de krav, der stilles til et radiotelegrafisk autoalarmapparat.

Det kunne dog straks fastslås, at apparatet ikke kunne godkendes som et radiotelegrafisk autoalarmapparat, allerede af den grund at det ikke var indrettet til og ikke tilsigtede at kunne registrere det internationale radiotelegrafiske alarmsignal.

Apparatet, der var baseret på et nyt system for nødopkald pr. radio, havde imidlertid mulighed for at kunne anvendes indenfor den radiotelefoniske nødtjeneste, indenfor hvilken der ikke endnu findes noget internationalt alarmsignal eller alarmapparat. Man var derfor fra administrationens side indstillet på at forevise apparatet på en international radiokonference, der skulle finde sted i Stockholm i juli 1948. Apparatet måtte dog, inden en demonstration for et internationalt forum kunne finde sted, i teknisk henseende videreudvikles noget, og der måtte foretages forskellige prøver med det.

Handelsministeriet foranledigede derfor, at apparatets konstruktør kom i forbindelse med Danmarks tekniske Højskole angående en undersøgelse af apparatet. Resultatet blev, at vedkommende ingeniør meddelte konstruktøren, at ideen sikkert var anvendelig til løsning af opgaven, men at det måtte anses for urimeligt at undersøge sagen nærmere i den udførelse, hvori apparatet forelå; apparatets mekaniske udførelse måtte forbedres væsentligt.

Handelsministeriet forudsatte herefter, at konstruktøren selv søgte at bringe sit apparat i en sådan stand, at en undersøgelse med udbytte kunne foretages, idet det ikke på noget tidspunkt for handelsministeriet var blevet oplyst, at den pågældende ikke selv rådede over de fornødne midler hertil, og handelsministeriet havde derfor ikke nogen anledning til at undersøge, om det måtte være muligt at opnå en bevilling til dette formål.

Handelsministeriet havde som nævnt gerne villet søge sagen forelagt på radiokonferencen i Stockholm i 1948, men da apparatet ikke inden mødet blev bragt i