

[Villemoes.]

get kan arbejde hurtigt også med denne lovgivning.

Bouet: Det foreliggende lovforslag om midlertidigt tillæg til sønæringsloven er i det store og hele af samme karakter som det lovforslag herom, der blev fremsat af den tidligere minister for handel, industri og søfart, og lovforslaget bygger jo på den meget sagkyndige søfartskommissions betænkning, i hvert fald på kommissionsfæltallets opfattelse. Jeg vil gerne understrege, at netop dette flertal — det gælder både de ministerielle embedsmænd og de øvrige medlemmer — er folk, der allesammen har et nøje kendskab til søfarten, idet de selv har pløjet bølgerne. Jeg for min part lægger derfor stor vægt på, hvad dette sagkyndige flertal har udtalt.

Det mest bemærkelsesværdige ved det lovforslag, den højtærede minister har fremsat i omtrent samme skikkelse som sin forgænger — den eneste ændring er bestemmelsen om, at folk som har sejlet med søværnets skibe, kan få deres fart medregnet, når de går over i stillinger i handelsmarinen —, og det, der har voldt de største vanskeligheder, måske også i kommissionen, er dette, at den underordnede maskinbesætning skal falde ind under loven. For dæksbesætningens vedkommende var det jo tilfældet i forvejen, men her byggede man på en overenskomst mellem rederne og søfyrbøderne, så at det i og for sig ikke er så epokegørende; var bestemmelsen ikke blevet vedtaget ved lov, var den blevet effektiv på grundlag af overenskomsten.

Der er jo i det høje folketing sket nogle ændringer i lovforslaget. Den ene er, at bemandingsreglerne for dækspersonale ikke skal gælde for skibe op til 400 t. Det var oprindeligt foreslået, at grænsen skulle være 150 t, og jeg er ganske klar over, at når man har foretaget denne ændring, er det sket af hensyn til småskibsfarten — noget, jeg senere skal komme tilbage til. Men der er et gammelt ord, der siger, at brændt barn skyer ilden, det får en vis frygt for ildens farlighed, og jeg for mit vedkommende har været ude for et tilfælde, som har bevirket, at jeg, når det gælder sikkerheden til søs, altid er på vagt. For en del år tilbage skulle en af mine sønner, som dengang var 13—14 år, på en rejse med nogle andre på samme alder ned til Sønderjylland, og da pengene var små, tog de med en lille damper, men da den kom ud i Drogden, vendte den bun-

den i vejret, hvorved en del af hans kammerater og, såvidt jeg husker, også skibskokken druknede. Årsagen var, at dette skib havde en dækslast af jernbjælker, der formentlig har forskubbet sig, skønt det var roligt vejr. Dette kan skyldes manglende tilsyn, eller at besætningen måske har været for lille, eller mangel på årvågenhed. I hvert fald medførte det altså, at der gik menneskeliv tabt. Det virker derfor altid stærkt på mig, når man fra sagkyndig side foreslår en eller anden sikkerhedsforanstaltning for de søfarende.

Jeg var også straks noget betænkelig, da jeg så, at man i det sagkyndige udvalg havde undtaget skibe under 400 t fra bemandingsreglerne, hvad ministeren har tiltrådt, men her må jeg naturligvis erkende, at småskibsfarten, som det allerede er nævnt af en tidligere taler, har været og er ude for vanskelige forhold på grund af den konkurrence, der er dels med udenlandske skibe, dels — som det ærede medlem hr. Villemoes nævnte — med statsbanerne og trafikken på landevejene. Jeg er også enig i, at det ikke kan hjælpe, at man stiller for store fordringer fra mandskabets side, da det er i deres egen interesse, at skibene kan sejle. Jeg forstår, at det netop er hensynet til dette erhverv, som har gjort, at man har ændret lovforslaget, som det er blevet gjort. Jeg kan på mit partis vegne anbefale denne ændring, idet jeg dog går ud fra — det er i hvert fald mit håb —, at de mennesker, som driver småskibsfart, først og fremmest vil tænke på sikkerheden til søs og ikke blot på muligheden for og fortjenesten ved at sejle.

Der er endvidere foreslået den ændring, at skibe mellem 400 og 500 t falder udenfor reglerne, når rederen sely sejler med skibet. Denne ændring har jeg lidt mere vanskelighed ved at forstå, men den højtærede minister for handel, industri og søfart kan måske retlede mig på det punkt. Jeg har ladet mig fortælle fra temmelig sagkyndig side, at et skib på en 400—500 t ville koste mellem 1 og 1½ mill. kr. at bygge i dag, alt efter hestekraftens størrelse og efter, om det er særlig indrettet til speciel sejlads. Jeg tror, at en reder, der kan præstere så stor en kapital, ikke sejler til søs. I gamle dage skulle skipperen have en andel i skibet for at blive skibsfører. Nu foregår det på en helt anden måde med kontorer, telegraf o. s. v., så at skibsføreren ikke har samme betydning på det område som tidligere. Hvis man køber et ældre skib af