

[Peter Nielsen.]

det var jo ikke sådan, at venstre og konservative dengang meget skarpt præciserede, at man ville have aspiranter med — jeg vil i den forbindelse gerne citere Folketings-tidende 1956-57, 1. samling, sp. 779; det ærede medlem hr. Gideon sagde dengang om dette aspirantspørgsmål blot:

„Jeg tror, det bliver nødvendigt at drøfte spørgsmålet, om det er rimeligt helt at udelade den bestemmelse i loven.“

Og nogenlunde det samme sagde den konservative ordfører. Man ville altså drøfte hele spørgsmålet. Men så sker der det, at 14 dage efter, at vi havde påbegyndt udvalgsarbejdet, møder Dansk Dampskibs-rederiforening op og siger: vi vil beholde aspiranterne i loven. Så stod venstre og konservative fast, og så gik forhandlingerne i udvalget i hårdknude; jeg synes derfor ikke, man ensidigt kan lægge skylden for, at lovforslagene ikke blev gennemført, på socialdemokratiet.

Over for det ærede medlem hr. Baagø, der hævdede, at nu var det hele stoppet, vil jeg gøre opmærksom på, at navigationsskolerne går da endnu. Det er da ikke så stor en katastrofe. I øjeblikket er der 250 mennesker på navigationsskolerne; uddannelsen fortsætter trods alt. Man fremstiller det nu, som om dansk skibsfart ikke kan gå videre, og siger, at det er katastrofalt, hvis man ikke får lov til at have disse aspiranter i skibene, og man henviser i denne forbindelse til f. eks. England. Jeg vil heroverfor gøre opmærksom på, at den engelske ordning er en virkelig officersaspirantordning. I England har man en helt anden form for uddannelse. Der går man kun ganske få dage i land på navigationsskole; det er styrmændene, der læser med disse aspiranter, og de går som virkelige officersaspiranter på skibene. Men det er ikke tilfældet for danske skibes vedkommende. Her indfører man nemlig dette fortvivlende kastevæsen: at man tager 2 slags unge mennesker om bord; den ene gruppe kommer foran masten og uddannes fra dæksdreng, jungmand, let-

matros op til matros, medens den anden gruppe om bord skal holdes adskilt fra den første, og det er måske også godt nok, men disse aspiranter går jo i virkeligheden ikke som officersaspiranter. De får forskellige grader; man kalder dem jungmandsaspiranter, letmatrosaspiranter, matrosaspiranter. En jungmandsaspirant er ikke én, der aspirerer til jungmand, som man skulle synes det efter navnet; nej, det er en aspirant, som man sammenligner med jungmand, hvad sejltid angår, og som kan tjene sig op til letmatrosaspirant og matrosaspirant.

Man har altså i uddannelsen disse to sideløbende linjer, hvoraf den ene skal være lidt finere end den anden, og af denne linje skal officererne udgå. Man har kastevæsen om bord. Det er efter min mening udemokratisk og til skade i det lange løb. Man kan udmærket godt, som man altid har gjort det, rekruttere danske skibsofficerer fra mandskabets rækker; det vil være det sundeste.

Jeg forstår altså, at der er et flertal for aspirantordningen, men som jeg sagde før, må det i hvert fald være nødvendigt, at vi stiller sømændene lige med aspiranterne, så det bliver muligt for en almindelig sømand at blive styrmand og få fremtidsmuligheder om bord på skibene.

Må jeg endelig have lov at sige et par ord til den højtærede handelsminister. Det er selvfølgelig rigtigt, at den matros, der i dag uddanner sig til styrmand, sagtens kan få plads, men jeg er bange for, hvordan det skal gå ham i avancementsmæssig henseende, hvis vi får to slags styrmænd. Så kan han også nok få plads, men mulighederne for at blive overstyrmand og skibsfører med tiden er der sikkert ikke; til de poster vil rederne foretrække dem, de selv har opdrættet som aspiranter, og som måske ikke i sin tid er blevet smittet med fagforeningsbaciller el. lign. i mandskabslokalet. En aspirantordning vil medføre, at den danske sømand enten siger: jeg har ingen virkelige chancer; jeg kan komme til at gå som 2. og 3. styrmand hele mit liv;