

rede og klare Gjældsager har Man nemlig i Slesvig hidtil endog uden nogenformhelt udtryffeligt Klausul derom i Gjældsrevet kunnet benytte en særdeles hurtig Rettergangsmaade, den saakaldte ubetingede Mandatsproces. Denne hører nu ikke hjemme i det kongerigste Processystem og maa derfor for Fremtiden bortfalde, men det er da billigt, at den i Kongerigets Ret hjemlede hurtige Retsforfølgning efter Forordningen af 25de Januar 1828 træder i dens Sted, uden at Debitor skal kunne henflyde sig under, at Anvendelsen deraf ikke særligen er bleven vedtagen imellem Parterne.

Bed § 10.

Det er billigt, at enhver allerede erhvervet Næringsadkomst fremdeles opretholdes, og dette maa ikke blot gjælde om de personlige, men ogsaa om de forhaandenværende reelle Næringsrettigheder, dog at disse selvfølgelig kunne afsløses imod en passende Erstatning. Paa den anden Side er der imidlertid ikke nogen Grund til at udvide eller forbedre de paaagjældende reelle Rettigheder, og forsaavidt som disse enten ere indskrænkede til et vist snævert Omfang eller underkastede mere eller mindre besværende Betingelser, saasom Nødvendighed af Konfirmation ved Thronskifte eller Eierkifte, synes de kun at burde opretholdes i samme Omfang og under samme Vilkaar som hidtil.

Bed § 11.

Medens Forordningen af 17de April 1838 afgav Hovedreglerne for Søaringen i Slesvig, ansaaes enhver Søindrulleret som berettiget til at fare endog som første eller eneste Styrmand paa Skibe af hvilkensomhelst Størrelse og paa Reiser af hvilkensomhelst Udstrækning, uden at der fra det Offentliges Side fordredes nogen Examen eller særegen Befarenhed som Betingelse for saadan Fart. Iligemaade var enhver Søindrulleret berettiget til at føre Skibe af en hvilkensomhelst Størrelse, men dog kun paa Reiser paa denne Side af det spanske Fjorberg Cap Finisterræ; gif Reisen ud over dette Punkt, fordredes det, at Skibsføreren var i Besiddelse af et Skippercetifikat, der kun med-

deektes efter aflagt Styrmandsexamen samt Dynaaelsen af en betydelig Befarenhed.

Med den provisoriske Forordning af 3die September 1863 angaaende Udgang til Søfart og Fiskeri i aaben Sø blev det tilstedet Alle og Enhver, ogsaa dem, der ikke vare Søindrullerede, at befatte sig med Skibsfart, men det blev derhos gjort til Regel, at Ingen maatte fare som første eller eneste Styrmand paa Skibe af over 40 Kommercelæsters Drægtighed eller paa Farter hiinsides Cap Finisterræ, medmindre han havde taget Styrmandsexamen og erhvervet en vis Befarenhed, der var afpasset efter de i Kongeriget gjældende tilsvarende Regler. Ligeledes blev det bestemt, at Ingen maatte føre flæsviske Skibe af over 40 Kommercelæsters Drægtighed eller paa Farter hiinsides Cap Finisterræ, medmindre han foruden at have erhvervet Borgerkab eller Næringsbeviis („Skipperbeviis“) tillige godtgjorde at have opnaaet de til Styrmandstjeneste i lang Fart fornødne Kvalifikationer og dernæst at have forskaffet sig en vis yderligere Befarenhed. Af Billighedsb hensyn tilføiedes der imidlertid den Undtagelsesbestemmelse, at de, der allerede forinden Forordningens Kundgjørelse havde faret henholdsvis som første eller eneste Styrmand, eller som Skibsførere, med Skibe af over 40 Kommercelæsters Drægtighed eller paa Reiser hiinsides Cap Finisterræ, ikke paa Grund af Mangel paa Examen eller Befarenhed skulde fortabe deres Udgang til saadan Fart.

Ifølge de kongerigste Love om Søaring af 19de Februar 1861 og 11te Februar 1863 er vel ligesom i Slesvig en Drægtighed af 40 Kommercelæster sat som Grændse for Størrelsen af de Skibe, der kræve examinerede Styrmand og Skibsførere, men den geografiske Grændse for den Fart, der kræver Examen og Befarenhed hos Styrmand og Skibsfører, er draget langt snævrere end i Slesvig, nemlig ved de i Forordningen af 10de Januar 1840 angaaende Skibsjournaler angivne Linier fra Nygenwalde til Kalmar og fra Tegel til Vindsnæs. Kun under visse indskrænkede Betingelser tillades det uexaminerede Sømand at tjene som første eller eneste Styrmand (ikke