

Udvalget naaede ikke videre end til at undertafte det en foreløbig Behandling, til at afgive en foreløbig Betænkning. Denne Betænkning var Udtrykket for Førtallets Anskuelse, medens et Mindretal, som netop var Faderen til det oprindelige Forslag, ikke mente at have havt tilstrækkelig Tid til at sætte sig ind i Forslaget for at kunne udtale sig bestemt om sin Stilling. Naar man sammenligner dette Forslag med den Betænkning, som afgaves i Fjor, vil man se, at der er en ikke væsentlig Uoverensstemmelse, idet Udvalget, uagtet det i Principet sluttede sig til Ministerens Opfattelse, væsentlig afveg derfra i to Hovedpunkter. Det ene Punkt er Spørgsmaalet om, hvor vidt man af Dampskibets Fjorere i den mere udvidede Fart skal kræve en praktisk Prøve, der bestaar i, at de som Styrmand have faret mindst eet Nar med Dampskib. Derom mente Udvalget, at det var for streng en Fordring at stille til disse Mænd. Paa det andet Punkt forlangte Udvalget derimod en Skærpselse i Fordringerne. Regjeringens Forslag gik ud paa, at Styrmand i den mindre, i den begrænsede Fart, ikke behøvede at have taget den nylig indførte Maskinistexamen, medens Udvalget fastholdt, at de lige saa vel som andre Styrmand skulde have taget denne Examen. Naar man nu vil sammenholde dette af den høitærede Minister fremlagte Forslag med de Vædringsforslag, som saaledes ere fremkomne i den foreløbige Betænkning, og spørge sig selv, til hvilken Side man vil slutte sig, da forekommer det mig, at man nærmest maa slutte sig til den Stilling, som den høitærede Indenrigsminister har indtaget; hvad mig personlig angaar, staar jeg ikke i tvivl om, at jeg med Hensyn til det første Punkt, nemlig de Fordringer, som skulle stilles til Dampskibsfjorere, ubetinget bør slutte mig til Regjeringens Forslag. Det er nemlig min Mening, at Seilskibsfarten kan være en udmærket god Forskole for Sømand, og at den navnlig ubetinget er den eneste gode Forskole for Matroser; men det er paa ingen Maade en saa fylbig Forskole, at man derpaa kan bygge nogen Tilfiktning om, at vedkommende Seilskibsfjorere ved Overtagelsen af et Dampskib ville kunne røgte det Over, som paabjuder dem, paa en tilfredsstillende Maade. Den Skibspørelse kræver en særlig Kjendskab til Skibet, til Maskinen og til, hvad man kan byde dem, hvilken man ikke kan vente, at den er i Besiddelse af, som ikke har taget praktisk fat paa Tingene. Hertil kommer hele den Udvikling, som Skibsfarten har faaet igjennem Dampskibsfarten; Skibsfarten er nu langt

mere knyttet til Tiden, end det før har været Tilfældet. I gamle Dage gjaldt det at naae Havnen saa sikkert som mulig, nu tilbogs fordrer man, at den skal naas paa Dagen, undertiden paa Timen, og dette medfører, at vedkommende Skibsfjorer arbejder under et vist Tryk; han er ikke tjent med, at det hedder om ham, at han den ene Dag og den anden Dag er kommen for sent, han maa se bort fra de Vanstueligheder, som medføres af Laage, Luning, vanstueligt Farvand og Møde med mange Skibe, han maa se bort fra disse Ulemper, som optræde i en skarp Form i nordligere Lande, Winterdage, og navnlig maa han gjøre det ligeoverfor Fordringerne med Hensyn til Overholdelsen af Tiden. Naar han arbejder under et saadant Tryk, gjælder det om, at han fra den første Dag, han fører sit Skib, veed, hvad han kan byde dette og navnlig byde sin Maskine. Naar han ikke veed det, men gaar uforsvaret paa, som det hedder, uden at være paa det Kene med, hvad han udsætter Skib og Maskine for, udsætter han ikke blot store Giendomsværdier, men ogsaa Mennekeliv for Fære, og disse maa Loven efter min Anskuelse værne om. Der er desuden et Spørgsmaal, som staar i nær Forbindelse hermed, et Spørgsmaal, som ærede Medlemmer ville have set meget omstalt i Sommer, nemlig Spørgsmaalet om Sammenstøb. Der er Tilfælde, hvor Dampskibene, som altid skulle holde af Veien for Seilskibene, maa vige for disse Sidste, selv om de staae ned med rum Vind, det vil sige gunstig Vind, medens Seilskibene i saadanne Tilfælde ligesaa frit som Dampskibene kunne lægge Roret Bagbord eller Styrbord. Disse Forhold, hvor det ofte gjælder om at give Plads for flere Seilere efter hinanden, kræve for Dampskibsfjorernes Vedkommende stor Kolblodighed for ikke at rende ombord i en af de modgaende Seilere, og det at rende ombord i et Skib er atter Udsættelsen af Mennekeliv for Fære. Jeg kan ikke være i Tvivl om, at jeg med Hensyn til dette Punkt aldeles maa være enig med Lovforslaget. Hvad det næste Punkt angaar, hvor vidt man skal fordrø Maskinistexamen af Styrmand paa mindre Skibe i mere begrænsede Farter, slutter jeg mig nærmest til den ærede Indenrigsminister, uagtet jeg mere gjør det af humane Hensyn end af Hensyn til Principer. Naar man betragter de faktiske Forhold nøiere, saa vil man se, at der er mange dygtige, gamle, brave Karle, som i en Række af Nar have faret i bestemte Farter, og som meget vel egne sig til at være Styrmand paa mindre Skibe uden at have taget Examen; men for en Mand, der i en Række af Nar har vænnet sig af