

lader simpeltnæk enhver Seilskibsfører at gaa over til at blive Dampskibsfører uden nogen anden Bestemmelse. En ung Mand paa 21 Aar kan med sin fornødne Matrosskørt efter Lovens faae Styrmandspatent. Har han faret et Aar i de befalede Farvande som første eller eneste Styrmand og isvrigt har de for Modtagelsen af Næringsbevis fornødne Egenstaber, enten Myndighedssalderen eller Myndighedsbevilling, kan han blive Fører af store eller smaa Seilskibe, store eller smaa Dampskibe, ganske eller hans, hans Næderes eller Omstændighedernes Bydende. Dette er den mugjældende Ret. At forandre det pludselig i den Grad, at man kunde tænke sig, at en ældre erfaren Seilskibsfører, der selv eier sit Skib, og som kunde faae i Sinde at sætte en Maskine i det, ikke længere kunde vedblive at føre sit eget Skib, men maatte trække sig tilbage som Styrmand eller gaa over i en anden Tjeneste, var efter Udvalgets og Folkethingets Mening en Urimelighed, og at man ikke kunde gaa til i den Grad at bryde med den hidtil bestaaende Søneringslovs Forskrifter. At en yngre Seilskibsfører, der endnu ikke kunde antages at have den Sømandserfaring og den Kyndighed som Fører overhoved, som man kunde vente sig af en ældre, ikke fik denne Ret efter den nye Lov til strax at gaa fra det One til det Andet, dette vilde Udvalget gaa ind paa. Men for ældre Skibsføreres Vedkommende satte man, at han, efter i 5 Aar at have ført Seilskib, skulde have Ret til at gaa over til at føre Dampskib. Udvalgets Flertal ønskede at blive derved; men der kom Indvendinger fra anden Side som nævnt dels i Udvalget og dels ogsaa fra Ministeren, der gif i den Retning, at man maatte ønske ogsaa udenfor selve Betjeningen af Maskinen — i hvilken Henseende der bliver væsentlige Forbedringer ved den nuværende Lov — at faae en større Betyggelse ogsaa ved Fartsbestemmelsen for Ledelsen af Skibet, og dette bragte til det Resultat, at man kom til den Overenskomst, at saafremt Førerens af et Seilskib ikke havde denne Fart med Dampskib af et Aar, saa skulde i alt Fald første eller eneste Styrmand paa hans Skib have en saadan Befarenhed, og derfor blev der føjet til: „Naar første eller eneste Styrmand har en saadan Befarenhed.“ Det maa nu nemlig erindres, at der er et meget væsentligt Fremskridt i Lovene isvrigt; thi vi forlange som Regel, at Førerens skal have bestaaet en theoretisk Prøve med Hensyn til Betjeningen af Maskinen, og vi vedtage dernæst ved denne Lov, hvad der er af den mest afgjørende Vægt, Regler for en langt omhyggeligere Betjening af Maskinen, end hidtil har været Lovbestemt, saa at Lovene i Forhold til det nu bestaaende yder en meget væsentlig Betyggelse i den attraaede Retning, og i den Henseende altsaa fastsætter strengere Regler for de Personer, der ville søge deres Næring paa

den Maade. Nu har man set anført, at denne Bestemmelse er at vende Sagen paa Hovedet, at den gaar ud paa ved Lovens at fastsætte, at en Skibsfører skal søge Hjælp hos sin Styrmand, eller at befale, at en Skibsfører skulde seile rundt med en Læremester og deslige. Jeg forstaaer ikke, hvorledes man har kunnet opfatte dette Forhold paa denne Maade. Man behøver ikke ved en ny Lov at fastsætte, at Førerens skal søge Hjælp hos Styrmanden; thi det er han ganske vist forpligtet til efter den nu bestaaende Lov; det er en Selvsølg, at han skal søge Hjælp hos Styrmanden. Jeg forstaaer heller ikke, hvad der er fremsført, at det, at en Styrmand har seilet med Dampskib et Aarstid, medens Kapitainen ikke har seilet med Dampskib, skulde forstyrre Forholdet mellem Skibsførerens og Styrmanden. Det er en ren Misforstaaelse; der gives mangfoldige Tilfælde, hvor navnlig efter den nyere Udvikling med Hensyn til Navigationsundervisningen, den yngre Mand, der kommer ombord, med Hensyn til sin Navigation har et langt klarere Blik paa disse Forhold, og kan foretage Beregninger, som den ældre Skibsfører ikke kan udføre, medens den Anden maasse vil have bestaaet Maskinlæreexamen og har faaet en Undervisning om Søretsforhold og deslige, som den ældre ikke har faaet; men det forstyrrer saa lidt Forholdet ombord, at det tværtimod kan tjene til at befæste Styrmandens rimelige Stilling ombord, idet nemlig Skibsførerens altid har det overveende Fortrin, som den større Sømandsdygtighed og den længere Erfaring giver. Det, man befrygter ved den Bestemmelse, som staar i Regjeringens Udkast, er tilføiede paa mangfoldige andre Punkter i Følge de nu bestaaende Forhold og den bestaaende Lovgivning, som man ikke er i Stand til paa nogen Maade at fjerne. Hvis man derfor er angst for, at der skal være nogen Forskjel paa Kapitainens og Styrmandens Kvalifikationer, hvad Hensyn til Befarenhed og andre Egenstaber angaar, saa maatte man gribe ind i mange Bestemmelser i den nuværende Ordning og f. Ex. bestemme, at det ikke turde være tilladt for en Skibsfører, der kun har den gamle Bredeexamen, at tage en Styrmand ombord, der efter de nyere Forhold har første og anden Afdeling af Examen og Maskinlæreexamen; det giver langt større Forskjel i Indsigt end det, der her er Tale om. Dernæst turde jeg gjøre opmærksom paa, at man fuldstændig misforstaaer dette, hvis man tror, at det er Bestemmelse, som kan finde Anvendelse paa mange Forhold, og som for de enkelte Tilfælde kan strække sig over længere Tid. Flertallet i Udvalget, hvortil jeg hørte, gif ind paa denne Bestemmelse af velvilligt Hensyn til at faae den fornødne Overenskomst i Stand, fordi vi fandt, at det, der her var Tale om, var at Skibsførerens i det Høieste skulde holde en Styrmand med de Kvalifikationer ombord i et Aar, thi i den Tid havde han selv naaet den for-