

Kommissionens Forslag paa dette Punkt, har haft Ret, ligesom Forslaget ogsaa giver dem Ret.

Smidlertid er der jo Afsnit i Kommissionens Betænkning, hvortil der ved Bestemmelserne i denne Lov er taget Hensyn, forøvrigt baade for og imod. Hvad det første Afsnit angaar, er der dert gjort en Del Forandringer med Hensyn til Fordringerne ved Styrmandsøksamen. Meget væsentlige ere de ikke; men de ville dog nok ikke ubetydelig forlænge den Tid, som vedkommende skal anvende for at faa den lobbefalede Eksamen for at udøve den paagældende Næringsvej. Man er i den Henseende gaaet skridtvis frem her til Lands. Gennem Halvtredserne og den største Del af Treserne havde vi Længde- og Bredeøksamenen, kun med Navigation, og Fordringerne vare meget elastiske. Vi havde indtil 1851 forskellige Navigationsdirektører i Monarkiet, hvilket ogsaa gjorde en væsentlig Forandring. Siden bleve Forholdene mere ensartede, og der blev en Direktør i Riget. Smidlertid vare Fordringerne saaledes, som de havde udviklet sig, forholdsvis slappe. I Treserne fandt man, at dette ikke var tilstrækkeligt, og ved en Omordning af Navigationsøksamen i 1869 tilføjede man da efter Tidens Krav en frivillig Eksamen, en anden Afdeling — anden og tredje Eksamen kaldtes den den Gang — bestaaende i en Eksamen dels i udvidet Navigation, dels i Danst og Engelsk eller Geografi, Søret, Handelsvidenskab og Maskinlære. I Firserne, alfsaa omtrent 10 Aar efter, gik man noget videre og optog i den tvungne Afdeling blandt andet Danst. Tidligere var dette ikke forlangt for Styrmand, naaget de efter Forordningen af 1840 vare forpligtede til at føre Logbog og dert indføre ej blot Kurs og Sejlads, men ogsaa, hvad der foresalder paa Skibet eller observeres af Mærkeligheder, samt hvad der paatales og midlertidig paadømmes med Hensyn til Mandstabs Forhold. Men indtil 1880 var det ikke befalet dem, at de skulde kunne skrive Danst. Dette oprettedes nu i jævne og simple Udtryk, og enkelte andre nyttige Tilføjninger bleve gjort dels da, dels ved Optagelsen af Bestemmelserne af 10de April 1874, hvorved der kom adskillige Tilføjninger til Loven af 1869. Nu forlanges der her under Nr. 8, 9 og 10 til § 2 yderligere Tilføjninger til den lobbefalede Del af Eksamen. Det vil sige, der er taget en Del af Vejrlæren og en Del af Søretten ved den frivillige Prøve og lagt ind under den lobbefalede Eksamen og saa Maskinlære i samme Omfang som hidtil ved den frivillige Prøve. Desuden har Navigation faaet enkelte Tilføjninger; men de ere

ikke meget væsentlige. Bestemmelserne ere gennemgaaede Sagkyndighedens Digel, saa jeg tror ikke, det vilde være forsvareligt, om Lovgivningsmagten vilde nægte de lempelig skærpede Fordringer, som ere stillede, nu da vi efter 10 Aars Forløb atter revidere denne Lov. Hvad angaar Nr. 8, 9, og 10, kan jeg personlig kun anbefale denne Tilføjning. Naar vi saaledes navnlig tage de 30 Aar, som jeg har nævnt, hvor vi hvert tiende Aar have haft Styrmandsloven til Overvejelse, have vi skærpet den noget, efter som Tiderne skrede frem. Ville vi sammenligne Sejladsforholdene fra Treserne med de nyværende, er der jo en saa kolossal Udvikling og Forandring i Forholdene, at det er meget naturligt, at det maa medføre skærpede Fordringer for dem, som man giver det Ansvar, at føre Skibe med Gods og Liv om Bord over Søen. I Treserne vare endnu Sejlskibene fuldstændig beherskende Sejladsen, da var Godsets Værdi og Omfang mindre, og Passagerernes Antal efter Skibenes hele Bygning og Forhold en Ubetydelighed mod nu. Springe vi over hele Udviklingen og tage den, som den er i Djebløkket, er det gaaet saaledes, at Sejlskibene mere og mere distanceres; vi ere gaaede over til Dampskibsfarten, og den har inden for sit Omraade taget en Udvikling, der bestemmes ved større Skibe og hurtigere Fart. Det første giver langt større Ansvar baade for Gods og for Liv, og det sidste for selve Førelsen, og det gælder baade for dem, der staa paa Kommandobroen, og for dem ved Maskinerne, og det ikke blot for Førstemændene, thi de kunne falde af paa en Rejse, og ikke alene dette, men de have jo deres Baagt og andre deres, og hver har Ansvaret ved sin Baagt, men der er i det hele taget baade for over- og for underordnede et ganske anderledes stort Ansvar end nogen Sinde tidligere efter det Standpunkt, hvortil Dampskibsfarten er naaet. Det er derfor ganske naturligt, at selv en lille søfarende Nation, som vor, tager særlig Mærke paa, hvad der i den Henseende kan kræves. Vi maa ogsaa efter min Mening betænke, hvilket Ansvar Staten paalægger disse næringsdrevende, og hvilke Pligter den paalægger dem. Man kan ganske vist sige, at det nærmest er i Nedernes og Assurandørernes Interesse, at saa Godset ført vel over Søen, men det er dog i alt Fald ogsaa i Statens Interesse — og det har man ogsaa vist ved forskelligartet Lovgivning — hvorledes Besætningen sikres, og der er jo meget betydelige Besætninger paa større Skibe, selv om de ikke ere Passagerskibe. Men nu gaar jo desuden en Skibskaptejn med et Skib over Verdens-