

at vedkommende kan erholde Bevis som Skibsfører, Sætteskipper, Styrmand eller Mastinmester, at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling, og i § 17 er der optaget en Bestemmelse om, at den, der ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling, skal have sit Bevis som Skibsfører, Sætteskipper, Styrmand, Mastinmester af 1ste eller 2den Klasse eller Mastinpasser forbrudt. Saa vidt jeg veed, indeholde disse Bestemmelser en væsentlig Stærkelse af de nuværende Bestemmelser, thi efter Næringsloven er det kun, naar Vedkommende har gjort sig skyldig i en Forfeelse, der medfører Strafarbejde, at de ikke kunne faa disse Beviser, og der er vistnok ikke Tale om Forbrydelse af erhvervet Borgerkab. — Det synes mig at være en meget betydelig Straf, og at man her er langt strengere, end man ellers er lige overfor danske Statsborgere. Jeg veed nok, at man vil gøre gældende, at Skipperene er meget betroede Folk, idet en Skipper fører andres Gods. Men det er saa sin egen Sag med denne Betroelse, thi naar en Skipper indtager Ladning i en Havn og undertegner et Bevis for, hvad han har faaet, Konossementerne, og Ladningen saa skal afleveres igen, skal han svare til hver eneste Stump, og hvad han ikke afleverer, maa han erstatte. Jeg vil tillade mig at henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa dette Forhold, hvor det synes, at man er strengere her i Landet end i andre Lande. Naar en Skipper t. Eks. i en østersøisk Havn har indtaget en Ladning Korn eller Foderstoffer, og han løsser i en dansk Havn, hender det meget hyppigt, at han har Undervægt, uagtet han ikke har rørt ved Ladningen, og det medfører jævnlig, at han maa erstatte, hvad der mangler. De vedkommende Købmænd gøre ofte deres Ret gældende i saa Henseende. Det kan da ske, at Skipperen maa betale mere i Erstatning, end hele Fragten er værd. Sagen er, at i de østersøiske Havne vejer man Ladningen i store Bægte med tusind eller flere Tusinde Pund paa en Gang, men naar Skibet løsser i en dansk Havn, vejes Ladningen i enkelte Tønder. Derved fremkommer naturligvis ofte Undervægt, ligesom saadan ogsaa fremkommer paa Grund af Svind paa visse Varer. Der kan paa denne Maade ofte ske stor Uret mod den vedkommende Skipper. I Frankrig tror jeg, der er en Bestemmelse om, at der er et Spillerum af visse Procent, som Skipperen ikke skal tilbage. Naar man altsaa som Motiv for disse strenge Bestemmelser siger, at en Skipper er en saa meget betroet Mand, maa man jo dog lægge Mærke til, at han

er under stærk Kontrol for, hvad han tager i sit Skib. Han skal aflevere det alt sammen og i Reglen i samme Stand som den, hvori han har modtaget det.

Det er i Forslaget bestemt, at de Styrmand, der have afslagt Sætteskipperprøve, skulle have Berettigelse til at fare som Skipper i den saakaldte indskrænkede Fart. Grænserne for denne Fart ere i Lovforslaget i alt væsentligt de samme som nu, men jeg vil tillade mig at gøre den Bemærkning, om det ikke kunde være hensigtsmæssigt at udvide disse Grænser noget. Man maa jo antage, at man ved Kravet om Sætteskipperprøven faar større Garanti for, at de Folk, som føre saadanne mindre Skibe paa indtil 100 Tons, ogsaa virkelig ere i Stand til at navigere dem og ere i Besiddelse af de nødvendige teoretiske Kundskaber. Forholdet er det, at en hel Mængde af disse Smaa-skibe, hvis Drægtighed er imellem 40 og 60 Tons, have deres bedste Fart paa østersøiske Havne, som ligge udenfor de her afflutne Grænser. De gaa i hundredvis til Königsberg, Danzig og Libau for at lade Korn, Eggetræ o. s. v. og føre det til danske Havne. Det er altsaa Skibe, som falde indenfor Drægtighedsgrensen, og i Reglen ere de førte af Folk, som have købt et saadant lille Skib og maaske ikke have Styrmandsøksamen. Jeg tror, at det vilde være en meget betydelig Fordel for en Mængde Menneker og ikke synderlig betænkeligt, at man udbødte Grænserne for den berettigede Fart paa Østersøen noget, jaaledes, at disse Smaa-skippere kunne sejle paa de omtalte Havne. Nu om Stunder kunne Sætteskipperne, for hvilke der ingen Prøve kræves, sejle i den indskrænkede Fart, og jeg tror ikke at røre noget egentlig ubekendt, naar jeg anfører, at de ogsaa gaa udenfor Grænsen i stort Antal, uden at man har sporet nogle Mlemper deraf. Vedkommende, der skulle føre Kontrol med, at disse Folk ikke sejle udenfor den tilladte Grænse — det skulde vel være de paa gældende Konsuler — bryde sig ikke om at undersøge dette. Der gaar sikkert en Mængde Smaa-skippere paa disse Havne uden at have nogen Eksamen, saa jeg kan ikke tro, at der er noget betænkeligt ved at udvide Grænsen for den indskrænkede Fart, naar der bliver truffet Bestemmelser om, at Sætteskipperne skulle aflægge Prøve paa, at de forstaa at sejle. — I andet Kapitel § 20 er der sagt, at alle disse Bestemmelser vedrørende Kravene til Befalingsmændene ombord skulle ikke gælde for dem, der drive Fiskeri, skulle ikke finde Anvendelse paa dansk Skib paa Fiskeri. Jeg billiger denne Bestemmelse. Det er vistnok fuldstændig rigtig.