

man nu har foreslaaet en Forandring i den Gang vedtagne, skyldes dette ikke just et Hensyn til, at der i den svenske Sølov af 1864 § 68 gives Skipperen Ret til at straffe unge Mennesker under 18 Aar med forpørlig Rejselse, eller at Mandstabet efter norsk Særet endog ganske i Almindelighed er underkastet Skipperens Rejselsesret, men navnlig den Betragtning, at disse Personer oftere ville tjene uden egentlig Løn, saa at det Middel, Skipperen ellers har til Hævdelsen af Disciplinen, nemlig at indeholde en Del af Hyren, jfr. L. 1866 § 5 og Forslagets § 102, her glipper. Man har troet, at der ikke turde være særlig Grund til at frygte for Misbrug af Rejselsesretten fra Skipperens Side, idet han jo efter § 289 i saa Fald vil være undergivet Strafsansvar. Man skal dog ikke undlade at bemærke, at der i den nye svenske Sølov, overensstemmende med Rigsdagsudvalgets Indstilling, paa dette Punkt er gjort den Ændring i Sølovsforslaget, at det er forbudt Skipperen at tildele Nogen legemlig Rejselse, hvilket ogsaa stemmer med den tyttte Seemannsordning af 27. Decbr. 1872 § 79, ligesom det efter hvad der er passeret paa det sidstafholdte norske Stortingsmøde i Henseende til Hus-tugts Anvendelse i Almindelighed næppe er usandsynligt, at man heller ikke i sin Tid vil være stemt fra norsk Side for at indrømme legemlig Tugt overfor de omhandlede unge Personer. — Bestemmelsen i 2det Stykke af § 44 om, at det bør være Skipperen magtpaaliggende, at Bøn og Guds-tjeneste om Bord ikke forsummes, har navnlig sin Oprindelse fra den ældre svenske Sølovs § 30; det vil ses, at den væsentlig er affattet saaledes, at det mere gøres til en moralsk end til en juridisk Pligt for Skipperen at fremme Gudsdygt om Bord. At der endelig foreskrives, at der ikke uden Nødvendighed maa paalægges Mandstabet Arbejde om Bord paa Søn- og Helligdage, er formentlig en skarper Gengivelse af Tanken i Loven af 1866 § 38; dennes Bestemmelse om, at, naar der paalægges Folkene Arbejde paa Søn- og Helligdage udenfor det nærmere anførte uop-sættelige Skibsarbejde, skal der gives dem Ekstra-Betaling, vil findes optagen i § 96 i en mere præciseret Stikelse samt med en formentlig velbegrunder Indskrænkning for Skibes Bedkommende, der gøre regelmæssige Rejser mellem bestemte Steder efter en forud offentliggjort Plan, som Mandstabet selvfølgelig har maattet kende og tage i Betragtning ved Forhyringen.

At Mandstabet har Krav paa god og tilstrækkelig Koft, navnlig i Overensstem-

melse med det af Regeringen udarbejdede Reglement for dets Forplejning, er i Overensstemmelse med Loven af 1866 § 41, kun at det ifølge denne Lovbestemmelse er Indenrigsministeriet, der har at udfærdige Reglementet, medens Lovforslagets § 45 siger, at det skal udfærdiges af Kongen, i Lighed med hvad der bestemmes i 3dje Stykke af § 26 med Hensyn til Udfærdigelsen af de nærmere Forrifter og Regler for Skibes Udrustning og Forhyning m. v. Da det i § 26, 1ste Stykke, paalægges Skipperen bl. a. at paase, at Skibet er tilstrækkelig forsynet med Lægemidler — i hvilken Henseende det 3dje Stykke i § 26 ogsaa kommer til Anvendelse — vil det ses, at der i Lovforslaget findes tilsvarende Bestemmelser til Loven af 1866 § 41, ogsaa forsaavidt det her foreskrives, at det skal bestemmes, hvilke Medicamenter der skal have om Bord. Bestemmelsen i § 27 om, at ikke blot Loven men tillige de i Henshold til samme udfærdigede Reglementer skulle have om Bord, fuldbygør endelig Reglen i Loven af 1866 § 42. — Det i § 45 gjorde Tillæg om, at Mandstabet har Krav paa billig Erstatning, naar det under Rejsen findes nødvendigt at mindste Kofsten, vil uden Tvivl findes vel begrundet. At Omstændighederne kunne nødsage til en Formindstelse af Kofsten, kan ikke benægtes; for at der kan føres Tilsyn med, at saadant ikke sker uden Nødvendighed, er det imidlertid i § 37 paalagt, i Skibsjournalen at gøre Tilførsel om naar det er sket — efter den svenske Vedtagelse tillige om: „i hvilken Anledning“ — ligesom der i § 289 2det Stykke sættes Straf for Skipperen, naar han forholder Mandstabet dets lovlige Kofst. Den „billige Erstatning“, som kan tilkomme Mandstabet, vil naturligvis i Mangel af Overenskomst, være at bestemme af Soretten.

Reglen i § 46, at Skipperen skal drage Omsorg for Begravelsen, naar nogen af Mandstabet dør, afbiger deri fra § 33 i Loven af 1866, at denne Lovbestemmelse kun paalægger Skipperen saadan Forpligtelse, naar den paagældende dør efterat Rejsen er begyndt, medens Forslagets § 46 i Faveur af Mandstabet gaar ud paa, at Skipperen skal sørge for Begravelsen, naar Dødsfaldet indtræffer efter at Tjenesten er tiltraadt, uden Hensyn til om Skibet er affejet eller ikke. Af Forslagets § 93, der i Lighed med Loven af 1866 § 33 bestemmer, at Hyren skal beregnes til Dødsdagen — dog med Undtagelse af det Tilfælde, at Retten til Hyre er ophørt tidligere paa Grund af Sngdom eller anden Marsag — fremgaar det, at Lovforslaget ogsaa i en anden Henseende er gunstligere for Mandstabet end den gældende Lovgivning,