

gik ud paa faa megen Frihed som muligt og det ikke blot lige over for Landets egne Søfolk, men ogsaa lige over for andre. De større Frihed de havde med Hensyn til Betingelserne for Antagelsen af Søfolk, og jo flere Søfolk de havde at vælge imellem — f. Eks. ikke blot danske, men ogsaa engelske, norske, svenske o. s. v. — jo sikrere kunde de være paa i alle paakommende Tilfælde at faa deres Skibe førte billigt over Søen. Det er et Standpunkt, som jeg indrømmer, har sin fulde Berettigelse. Medetierens Løb bliver i Endemaalet ogsaa delvis Statens. Men et andet Standpunkt har været det mere ensidige Statsstandpunkt: Hvorledes sikre vi Guds og Livs bedst ved Farten over Søen, hvilke Betingelser ere vi nødt til at stille paa Grund af denne Næringsvejs særegne Bestaafenhed? Der er et tredje Standpunkt. De kunne falde sammen allesammen i skøn som Enighed, derfor er det godt, at Sagen ses fra de forskellige Sider. Det tredje er: Hvad kunne vi kræve i Søfolks og særlig i de eksaminerede Søfolks Interesse? Efter min Formenting bliver det disse tre Betragtninger, som man skal sammenholde for at finde et Middelfresultat ud deraf, som er en tilfredsstillende Ordning af Sagen. Jeg tror ikke, det er rigtigt at gaa altfor dybt ind paa den hele omfattende Sag. Jeg har blot antydet disse Bemærkninger for at vise, at saadan har Strømningen været tidligere, naar man har forhandlet Søneringsagen. For øvrigt har den Sag jo staaet hen og er bleven meget, meget gammel uden egentlig at have været Genstand for noget særlig indgribende Forslag, undtagen hvad Mastindvæjenet angaar, i 1876. Nu er der, om jeg saa maa sige, et Skibsrederstandpunkt, som er stærkt stridende mod det, som hidtil har været betragtet som det Standpunkt, Staten maatte hævde i den gældende Lov, det har jeg først villet gøre opmærksom paa, og det er med Hensyn til Sætteskippernes Rettigheder. Tage vi § 2, saa skal Retten til at føre danske Skibe af over 20, men ikke over 100 Tons, i den saakaldte indskrænkede Fart efter § 19 være betinget af Sætteskipperbevilling eller Sætteskippernæringsbevis. Det er en betydelig Udvidelse, for det første af Begrebet „indskrænket Fart“, og dernæst af Skibenes Størrelse, det er altsaa en betydelig Udvidelse af Retten for Ikke-Navigatører, som Indenrigsministeren her tilfiger. De to ærede Ministre, Indenrigsministeren og Marineministeren, arbejde jo Haand i Haand, og paa flere Punkter skal det vise sig her, at der er en meget kollegial Forstaaelse imellem dem, men jeg kan dog ikke forstaa dette:

den ærede Marineminister forlanger Udbannelsen endnu fyldigere, Udbannelse for Navigatører, for eksaminerede Søfolk, for at betrygge Statens Interesser ved denne Næringsvej, og jeg tror ogsaa, jeg tør tilføje, for i det hele derigennem at hæve Sømandstandens Anseelse, og det er ogsaa et Motiv, der har Betydning, medens samtidig den ærede Indenrigsminister her siger: Jeg giver løs, slipper Statens Interesse ved i stærkt Grad at udvide baade den indskrænkede Fart og Skibenes Størrelse og Art. Det kan jeg ikke forlige, men det maa jo de Herrer Ministre blive enige om, og vi maa jo ogsaa blive enige derom. (Udbrydelse af Indenrigsministeren.) Jeg hørte ikke, hvad den højtærede Minister sagde, men Sagen er den, at den Lov, vi vedtog den 19de Februar 1861, i sine Grundbestanddele har staaet sin Prove, altsaa nu i 30 Aar. Den indeholder som Grundbestemmelse, at uden Navigationseksamen maatte ikke Skibe af udover 20 Kommerceløst føres af Ikke-Navigatører, og ikke udover Linien Texel-Bundesnæs og Rügenwalde-Kalmar. Ved Siden af var der en anden Bestemmelse, hvori der søjedes til, at Skibe uden for den indskrænkede Fart foruden Føreren skulde have en Styrmand, som ogsaa var Navigator og opfyldte Lovens Fordringer om Navigation. Denne Lov faldt jo Skibsrederne noget haardt for Brystet, og jeg ved ikke, af hvad Grund. To Aar efter fik man gjort nogen Forandring, men man fastholdt, at Skibe, der ikke vare udover 40 Kommerceløster, maatte ikke føres uden for disse indskrænkede Farvande af nogen, der ikke var Navigator. Der var kun den Tilføjeelse, at ikke-eksaminerede Styrmand maatte saadanne Skibe af denne Størrelse have, naar de vare Bestemænd og paa denne Maade havde godtgjort, at de vare i Stand til ogsaa at navigere inden for disse Farvande, der dog vare indskrænkede Farvande. Her foreslaas nu, at der ikke behøver at være nogen eksamineret Fører — Sætteskippereksamen lægger jeg ikke nogen videre Vægt paa, Sætteskipperne kunne bruges til at sejle i Kattegat — med Dampskibe saa vel som Sejlskibe paa ikke hundrede Tons, og over Nordsoen og Østersøen indtil den 58de Breddegrad. Jeg vil søje til, at Udvidelsen i 1863, som jeg betragter som en Skibsrederudvidelse, Virkning af Skibsrederudvidelse — idet Magistraten erklærede, at den ikke ansaa det for nogen væsentlig Vanskelighed, der var forskellige Udtalelser i den Retning — havde sin Grund i, at man ikke kunde faa eksaminerede Søfolk nok, man var nødt til at give Vampsejer. Det betragter jeg som den egentlig an-