

Dommerne kende, om der er billig Aarsag til hans Afstættelse. Haver den affatte Skipper nogen Part i Skibet, da skulle Reederne ham efter gode Mænds Sigelse udløse." Det er jo altsaa en ret gammel Tanke, der har fundet Udtryk her i Danske Lov, at naar Skipperen har en Part i Skibet, og de andre ville affedige ham, skal han „efter gode Mænds Sigelse" udløses, det vil sige: Værdien af hans Part skal fasthættes ved Støn, og han skal paa den Maade udløses. Dette Vædringsforslag her gaar jo ikke nær saa vidt, idet det kun bestemmer, at det skal gælde under særlige Betingelser, nemlig at Skipperen har som Betingelse for at komme til at føre Skibet købt denne Part. Nu mener den ærede Ordfører, at dette kunde føre til afskillig Strid og Tvist, naar der ikke var noget skriftligt derom, og paa den anden Side vilde en saadan Skibsfører, som køber Part under den Betingelse, sørge for at faa det skriftligt, at saaledes skal Ordningen være, hvis han en Gang bliver affediget, og dermed er Vædringsforlaget uundvædigt. Jeg tror ikke, at den ærede Ordfører ser saa ganske rigtig paa dette Forhold, som det vil komme til at foreligge i Praksis. Naar der nu i Praksis er Tale om, at en Skipper faar sin Part i et Skib, medfører det jo kun, at der spørges: Skulle vi sætte et skriftligt Dokument op? Nu ville disse Lægmænd af Sølovens § 61 se, at en Skipper kan til enhver Tid affediges, og finde det saa uundvædigt at sætte nogen særlig Kontrakt op, som gælder for vedkommende, idet de antage Lovens Ord her for at omstøde og faa den Kontrakt, de kunne opstætte, idet der staar, at Skipperen til enhver Tid kan affediges. Staar det derimod i Loven, at under saadanne Betingelser vil der kunne komme den Indskrænkning i de andre Reederes Ret til at affedige Skipperen, at de maa indløse hans Part, faa de at se, at saaledes kan det gøres, og saa ville de slutte en saadan Afford. Den ærede Ordfører mente, at naar det foreligger skriftligt, bliver der ikke let Tale om, at der vil fremkaldes nogen større Kamp og Strid mellem de forskellige Parter. Jeg ser ikke, hvorfor denne Vædring ikke skulde blive vedtagen til Gavn og ikke til Skade for nogen. Man maa huske, at der mangfoldige Steder i denne Lov foreskrives, hvorledes Parterne kunne indgaa Afford med hinanden, saa det er ret rimeligt, at de ogsaa ville kunne gøre det her. Den Maade at bestemme, hvem der skal være Skibsfører mod at købe en Part i et Skib, er saare almindelig, og ubilligt vilde det være, om

en Skipper, naar han kom hjem fra sin anden eller tredje Rejse, skulde finde, at de andre Parthavere have fundet, at de nu maasse kunde sælge en anden Part til en ny Skipper, som saa skulde føre Skibet. Jeg vil henlede Opmærksomheden paa dette Vædringsforslag og erindre om, at det findes i den tytte Sølov, og at man finder Tanken i Christian V.s Lov. — Jeg har dernæst været med til i Forbindelse med det ærede Medlem for Københavns 5te Valgtres (B. Holm) og Københavns 7de Valgtres (C. Hage) at stille et Vædringsforslag, som blev nærmere omtalt af den ærede Ordfører, og som gaar ud paa, at sidste Stykke af § 96 udgaar. § 96 handler om Godtgørelse til Mandstabet for Arbejde paa Søn- og Helligdage. Saa vidt jeg hørte, kom det ikke frem i Udtalelserne af den ærede Ordfører, at dette Forslag af Mandstallet ikke er noget nyt, det er simpelt hen at blive ved det bestaaende, ved den Tilstand, som nu for Øjeblikket gælder; thi i Loven om Disciplin i Handelsflåden af 23de Februar 1866 staar der i § 37: „Ligger et Skib ved Land, skal den Tjeneste, som paa Søn- og Helligdage paalægges Folkene uden for det Arbejde, der henhører til Skibets sædvanlige Renholdelse, Sejltørring, fornøden Baad-tjeneste, Kostens Tilberedning og de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger hver Gang godtgøres de vedkommende med et Tillæg af 1/2 Dags Løn (§ 40) for hver 2 Timers Arbejde", og i denne Lov af 1866 er der ingen indskrænkende Bestemmelser lige over for Skibe i regelmæssig Fart. Vi foreslaa ved at udstemme sidste Stykke af § 96 at blive ved det bestaaende, nemlig den Ret, som Mandstabet nu har til at erholde ekstra Løn for Arbejde paa Søn- og Helligdage. Jeg ser ikke Grunden til nu at opgive denne Ret for Mandstabet. Det er gjort gældende af den ærede Ordfører og i Motiverne til Forslaget, at dette Arbejde ikke kan regnes for at være ekstra lige over for Skibe, som gaa i planmæssige Ruter og efter en planmæssig fastsat Afgangstid; men det Argument vil kun træffe ganske enkelte Skibe. Der gaar nu om Søndagen kun et enkelt Skib paa Limfjorden og et enkelt Skib til Stege og Stubbekøbing og videre; men ellers i indenrigst Fart afgaa de Skibe, som gaa med planmæssig Fart og høre til det for-enede Dampskibsselskab, ikke om Søndagen, de ligge hjemme. Naar der for disse Skibes Vedkommende er Tale om Ladning og Losning om Søndagen, saa er det Ekstraarbejde, som ikke er forudsat ved Forhyringen, idet dette Ekstraarbejde er Følge af, at Skibet opholdes ved Taage, Storm eller lignende. Alle