

De to i Dag foreliggende Lovforslag er i Forbindelse med Loven af 11. April 1911 om Skibsmaskinister et samlet Hele, idet Søneringsloven angiver, hvem der maa ernære sig ved Søfart med danske Skibe, og hvilke Kvalifikationer der kræves for at udøve Erhvervet, medens de to andre Love angiver, hvilke Eksaminer der skal tages henholdsvis af dem, der skal være Dæksbefalingsmænd, Officerer paa Skibet, og dem, der skal være under Dækket, ved Maskinerne. Da Vilkaarene for Dampskibs- og Motorfarten er meget betydelig udviklet siden Søneringsloven og Loven om Styrmandseksamen blev givet i 1892, er det kun en rimelig Følge deraf, at der stilles noget forøgede Krav til de Personer, der betros Skibenes Føring. For Sejlskibsfartens Vedkommende har der ikke fundet nogen nævneværdig Udvikling Sted i den Periode, af Hensyn til den havde det vel derfor ikke været nødvendigt at foretage de foreslaaede Forandringer, men da det jo ikke er til at skille ad, maa de, der vil tage de Eksaminer, der nu foreslaas for Styrmand, Skibsførere o. s. v., selv om de kun kommer til at fare med Sejlskibe, dog finde sig i, at de faar noget sværere Eksaminer at tage end hidtil, for at de til enhver Tid, naar det maatte tykkes dem, kan gaa fra Sejlskibene over i Dampskibs- eller Motorfarten. Som Forholdene har udviklet sig, tror jeg, at vi i Almindelighed kan tiltræde Forslaget om en forøget teoretisk Uddannelse for Navigatorer, idet en nærmere Prøvelse af de Krav, der stilles til Kystskippernes og Sætteskippernes Eksamen og op til den mest udviklede Skibsførereksamen, maa blive Genstand for en nærmere Overvejelse i det Udvalg, som jeg antager, at det høje Ting vil nedsætte til videre Behandling af denne Sag. Jeg skal derfor heller ikke nu komme ind paa Enkelthederne i Lovforslaget. Det er en Selvfølge, at det ikke alene for Skibsrederne, men ogsaa for alle de Mennesker, der betror dem selv eller deres Varer til Forsendelse med Skibene, er af den allerstørste Vigtighed, at disses Førere bliver saa vel skikkede til den Gerning, de skal udøve, som vel muligt, og ethvert Forsøg paa i den Retning at hæve Navigatorstanden, kan kun hilses med Tilfredshed. Men — der er altid et lille men — man maa paa den anden Side heller ikke i sin Iver derfor komme længere ud, end at den fornødne Tilgang af Navigatorer ikke mindskes, saaledes at den danske Skibsfart kan erholde det fornødne Befalingsmands-

mandskab. I denne Forbindelse skal jeg tillade mig at erindre om, hvad maaske ikke alle ærede Medlemmer i øvrigt har set, at i Kommissionsbetænkningen er det af et Mindretal i Kommissionen fremhævet, hvilket vistnok er meget rigtigt, at et Flertal af Navigationsleverne kommer fra mindre bemidlede Hjem og derfor i Regelen ikke sidder inde med noget større Fond af Skolekundskaaber. De Kundskaaber, de unge Sømænd har, naar de tager ud at sejle, har de ikke megen Chance for at udvikle, medens de farer til Søs, ja, det kan vel endda siges, at de har vanskeligt ved at vedligeholde dem under deres Fart. Væsentligt sværere Eksaminer og andre Krav til Opnaaelse af Navigatorbeviserne end hidtil kan derfor befrygtes at afskære Tilgangen fra de Kredse, hvorfra den største Tilgang nu siges at komme, og fra andre Kredse menes der ikke at kunne ventes stor Tilgang til Navigatorstanden, fordi de Kaar, der bydes Skibsførerne nu om Stunder, er væsentlig ringere end tidligere. Det var jo saaledes tidligere, at naar en Skibsfører havde faaet Skib at fare med, handlede han ofte selv og tjente derved noget ekstra. Han var selv Manden; han var selv Regenten, til hvilken Havn han end kom; han varetog alle Interesserne og havde ofte Lejlighed til at skaffe sig forøgede Indtægter. Saaledes er det ikke mere. Hvor et Skib end kommer hen nu om Stunder, paa næsten enhver Plads i Verden, hvor det end er, møder straks Rederiets Agent og overtager hele Kommandoen. Er der Havarier, kommer straks Skibsinspektøren farende og ordner det hele. Kaptajnens Ansvar bliver derfor mindre, og hans Stilling er ikke den samme nu som tidligere. Der siges, at nu om Stunder lønnes en Skibsfører i Almindelighed med 4,000 til 6,000 Kr., just ikke noget særlig stort Vederlag. Det gælder i alt Fald for de Skibe, der gaar i den almindelige Fragtfart. Jeg tager ikke i Øjeblikket i Betragtning de store Udvandrerdampere o. s. v., hvis Chefer vel nok lønnes væsentlig bedre, og som vel ogsaa i enkelte Selskaber har en vis Pensionsret, en Ret, som Skibsførerne i de mindre Skibe ikke har. Man maa altsaa sørge for, at de Kredse, hvorfra hidtil Navigatorerne er kommet, fremdeles maa kunne yde Tilgang til denne Stand.

Da vi havde Skibsmaskinistloven til eneste Behandling her i Tinget den 6. April 1911, tillod jeg mig at spørge den daværende Minister for Handel og Søfart,