

des at jeg mener, at Navigatorernes Syn paa denne Sag ikke skulde veje med ved Afgørelsen, det skal det selvfølgelig, men det maa ikke være Hovedsynspunktet. Det Hovedsynspunkt, ud fra hvilket Lovgivningsmagten skal tage Stilling til Spørgsmaalet om Skærpelse af de Krav, som ved det foreliggende Lovforslag stilles til Navigatorstanden, og de deraf flydende Ændringer i Søneringsloven, er dette, om Skærpelsen vil fremme eller hemme dansk Skibsfart. Erhvervssynspunktet er sikkert det, der bør veje tungest, hvis denne Sag skal ordnes med Almenvellets Krav for Øje, og jeg nærer ikke nogen Tvivl om, at naar Ministeren gør sig til Talsmand for en Skærpelse af Kravene, gør han det, fordi han mener derved at gavne dansk Skibsfart, men jeg tror, Ministeren ser fejl paa Forholdet. Jeg nærer nemlig meget stærk Frygt for, at de skærpede Krav vil bevirke, at Tilgangen til Navigatorstanden vil aftage yderligere — den er nemlig aftaget adskilligt i de senere Aar —, og det kan Skibsfarten ikke ret godt taale.

En af de væsentligste Betingelser for Skibsfartens Trivsel er selvfølgelig, at der er tilstrækkelig Tilgang til Navigatorstanden. Men den betænkelige Aftagen af Tilgangen vil sikkert blive langt værre, hvis Fordringerne skærpes. I Mindretalsbetænkningen af 1907 gives der Oplysning om, hvor mange der har bestaaet Styrmandseksamen fra 1893—1905. For et Par Aar siden fik jeg disse Oplysninger suppleret indtil Aaret 1911 inklusive. Der er her Tale om dem, der har bestaaet den obligatoriske Styrmandseksamen, der giver Adgang baade til at gøre Tjeneste som Styrmand og som Skibsførere. Det viser sig da — jeg deler Tidrummet i Seksaarsperioder —, at i den første Seksaarsperiode fra 1894—99 er Gennemsnitstallet af uddannede Navigatører  $147\frac{2}{3}$ , i den næste Seksaarsperiode fra 1900—1905 er Gennemsnitstallet dalet til  $140\frac{5}{6}$ , og i den sidste Seksaarsperiode fra 1906—1911, sidste Aar medregnet, er det dalet yderligere til  $126\frac{5}{6}$ . Denne Tilbagegang synes mig at være meget betænkelig, i Særdeleshed naar man tager Hensyn til, at den danske Handelsflaades Tonnage i det tilsvarende Aaremaal er vokset meget betydeligt, ja, næsten til det dobbelte. Jeg skal gøre opmærksom paa, at i 1895 udgjorde den danske Handelsflaades samlede Tonnage 314,808 Register-Tons. Den er i 1911 vokset til 513,981 Register-Tons, og i 1912 til 522,143, altsaa steget fra godt 300,000 til ikke saa lidt

over 500,000 Register-Tons. Naar man tager Hensyn til denne stærke Forøgelse af Handelsflaaden, burde Tilgangen til Navigatorstanden have været betydeligt større, hvis det rette Forhold skulde have været til Stede. Men i Stedet derfor uddannes der i Seksaarsperioden fra 1906—1911 gennemsnitligt omtrent 20 Styrmand færre om Aaret end i Seksaarsperioden 1894—1899.

Dette Forhold har gjort mig overmaade betænkelig ved at gaa med til en Skærpelse af Eksamenskravene, naar der ikke foreligger absolut Nødvendighed for en saadan, og det kan jeg ikke skønne, at der gør. Jeg kan ikke, naar man henser til de sagkyndiges Udtalelser — jeg hører ikke til dem, der søvnt har plasket paa Søen fra Barndommen, men jeg har undersøgt disse Forhold ud fra det Materiale, der har staaet til min Raadighed, og derudfra fremsætter jeg mine Betragtninger —, nære Tvivl om, at de skærpede Krav vil svække Tilgangen yderligere, og det tror jeg, som allerede sagt, at Skibsfarten ikke kan taale. Naar jeg taler om de skærpede Krav, tænker jeg selvfølgelig paa de obligatoriske Krav. Jeg gaar nemlig med Glæde med til at indrette Forholdene saaledes, at der bydes baade Styrmandene og Skibsførerne Lejlighed til en betydelig videregaaende Uddannelse end den, Staten maa kræve af dem i det almenes Interesse. Men denne videregaaende Uddannelse maa absolut være baseret paa Frivillighed, paa samme Maade, som Tilfældet er nu. Ifølge de nugældende Søneringsbestemmelser giver den almindelige Styrmandseksamen Adkomst baade til at fare som Styrmand og til at føre Skib. Her maa jeg dog bemærke, at den ikke giver Adgang til at føre Udvandrerskib paa fremmede Verdensdele. Dertil kræves ifølge Søneringsloven af 1892 den udvidede Styrmandseksamen.

Naar man herhjemme ikke tidligere har villet dele den tvungne Eksamen i to Afdelinger, har Grundene været to, for det første den, at der af Hensyn til Skibets Sikkerhed ikke bør stilles ringere Fordringer til Styrmanden end til Skibsføreren i ren nautisk Henseende hverken i indskrænket eller i udvidet Fart, thi det er ganske rigtigt, som det ærede Medlem fra Frederiksborg (Ellinger) nævnede i sit Foredrag i Dag, at det ofte indtræffer, at Styrmanden maa træde i Stedet for Skibsføreren og have fuldkommen det samme Ansvar og de samme Pligter, og at man derfor ogsaa af ham maa kræve, at han