

paa over 200 Tons og for disse sidste kun i den saakaldte indskrænkede Fart, en Fart, der er begrænset til Østersøen og de mellemliggende Farvande indtil en Linie i Nordsøen fra Lindesnæs til Texel. Mindretallet har fundet, at dette er alt for snævre Grænser for en Mand med Styrmandseksamen, og foreslaar derfor i Ændringsforslag Nr. 7 til Lovforslaget om Sønering, at en saadan Mand skal kunne føre ethvert Damp- eller Motorskib, altsaa Skibe af enhver Størrelse, i den saakaldte udvidede Kystfart. Vi har dog til Gengæld for, at vi stiller denne større Fordring med Hensyn til Skibenes Drægtighed, indsnævret det Omraade, indenfor hvilket en Styrmand skal kunne opnaa denne Rettighed, til „den udvidede Kystfart“. Grænsen for denne er mod Vest den samme som for den indskrænkede Kystfart, nemlig Linien fra Lindesnæs til Texel, men mod Øst indskrænkes Grænsen for den udvidede Kystfart til en Linie fra Kalmar til Rügenwalde. Man vil se, at det Farvand, der her er Tale om, i Virkeligheden bliver saa at sige det hjemlige Farvand.

Det vil, naar man skal kunne forstaa, hvad det, at en Mand kun maa føre Skibe af under 200 Tons Drægtighed, betyder, næsten være nødvendigt at nævne nogle Eksempler. Ærede Medlemmer i denne Sal vil neppe være paa det rene med, hvad den nævnte Drægtighed, 200 Tons, betyder i Forhold til de almindelig kendte Skibe. Lad mig da sige, at Resultatet af Regeeringsforslaget vilde blive, at en Mand, der har Styrmandseksamen, f. Eks. ikke maatte føre den almindelige Rutebaad paa Limfjorden. De Dampbaade, der gaar paa Aarhusbugten, og den Dampbaad, der gaar mellem Langeland og Korsør, vilde kun falde lige under Grænsen for, hvad en Styrmand kan føre. Med andre Ord, disse ubetydelige, smaa Baade i ganske lokal Fart ligger ganske tæt op mod Grænsen for den Drægtighed, hvor det forlanges, at Føreren skal have taget to Navigationseksaminer. Endvidere skal jeg pege paa enkelte Tilfælde, som falder direkte ind under Forslagets Bestemmelser. Sukkerfabrikkerne har f. Eks. et Par Smaabaade, der kun er paa 252 eller 253 Tons, og som gaar i ganske lokal Fart. De vil falde ind under Bestemmelserne i denne Lov om, at deres Førere skal have taget ogsaa den anden Eksamen. Saadanne Smaabaade som Det forenede Dampskibsselskabs „Brage“, „Ulfsund“ og „Benedikt“, der sejler udelukkende i hjemlig Fart, Sandpumpere, der udelukkende ligger og

pumper Sand i selve Øresund, alle disse Baade ligger over Grænsen for de 200 Tons, saa at Vedtagelsen af Lovforslaget vil medføre, at Driften af disse Baade, som gør en relativ ringe Omsætning, skal belastes med den større Udgift, der vil blive en Følge af, at Skibene skal have en Fører, som har aflagt de samme Eksamina, som kræves af den Skibsfører, der skal føre de største Dampere i udenrigsk Fart. Omvendt betyder det endvidere, at den Mand, der har Styrmandseksamen og i øvrigt besidder den Erfaring, der skal til for at blive Skibsfører, er udelukket fra at blive Fører af et af disse Smaafartøjer i ganske hjemlig Fart.

Mindretallet mener, at dette ikke kan gaa an, og jeg maa sige, at min personlige Opfattelse er den, at Grunden til, at Udvalget ikke har kunnet enes paa dette Omraade, maa være den, at Flertallet ikke har set disse Forhold i Praksis paa nært Hold, ja, at der, saa vidt jeg ved, ikke findes en eneste Mand i Flertallet, der ude i sin daglige Virksomhed har haft med disse Sager at gøre. Jeg kan ikke tænke mig, at denne Meningsuoverensstemmelse i modsat Fald vilde være opstaaet. Man maa øjensynlig fra den Side tro, at der bør stilles ganske de samme Krav til en Fører i hjemlig Fart som f. Eks. til Føreren i oversøisk Fart. Men det er slet ikke Tilfældet. Naar man færdes paa Verdenshavene, finder man sig til Rette ved at gøre saakaldte astronomiske Observationer, Observationer, der gaar ud paa ved Hjælp af Himmellegerne at bestemme, hvor paa Jorden man befinder sig, og ved at sammenholde disse Iagttagelser med Farvandsbeskrivelser, der næsten altid er affattede i det engelske Sprog. I de hjemlige Farvande er det noget ganske andet. Her kommer disse Manipulationer saa at sige slet ikke for. Der er den Maade, paa hvilken man orienterer sig, paa hvilken man finder sin Vej, den, at man udsætter sin Kurs paa Søkortet efter den sidste Landkending, man har haft, og at man under Vejs, hvor man færdes, søger at tage dels Landkending, dels Kending af de Sømærker, Fyr o. s. v., som man møder, ligesom Lydsignaler i Taage og mørkt Vejr spiller en Rolle i denne Forbindelse. Man kontrollerer endvidere de Stedbestemmelser og Kurser, der findes ad den nævnte Vej, ved at bruge Lod og Log og ved at undersøge, hvor mange Omdrejninger Maskinen har gjort. Alt dette er Forholdsregler, som er saa overordentlig simple, at vistnok enhver Sætteskipper kan udføre de