

af de Skibsefterretninger fra Signalstationerne, som hidtil er blevet telegraferet til Rederne. Det var en stor Beroligelse ikke alene for Rederne, men ogsaa for paarørende af Søfolkene om Bord, naar disse havde været længe borte, at faa at vide, at Skibet var gaaet Skagen ind, saa havde de dog Vished for, at de snart kunde vente deres paarørende hjem. Det kan nemlig meget let hændes, at Sejlskibe kan være baade 8 og 14 Dage under Vejs fra Skagen til Bælthavnene eller ned til os. Vi har for ikke saa længe siden haft Eksempel paa, at der var forløbet 14 Dage, efter at Skibet var gaaet Skagen ind, inden de paarørende af dem, der var om Bord, fik at vide, om de endnu var i Live eller laa paa Havets Bund. Under Krigsforholdene, da saa mange satte Livet til, og saa mange blev sænket paa Havets Bund, er der ikke vist Sømandsstanden megen Opmærksomhed fra Rigsdagen og Regeringen, endskønt Spørgsmaalet om en særlig Anerkendelse har været til Behandling. Der er taget saa lidt Hensyn til dem, at man dog ikke skulde tage en Fordel, de hidtil har haft, fra dem, man skulde ikke fratage de søfarendes paarørende Lejligheden til at faa at vide, hvorvidt et Skib er forulykket eller ej, hvorvidt et Skib er gaaet Skagen ind eller ej. Jeg ved, at der fra anden Side er sket Henvendelse til Ministeren — hvis en saadan Henvendelse ikke er sket, vil den i alt Fald fremkomme fra Søfartsorganisationerne —, og jeg vil da henstille til Ministeren at tage Hensyn dertil.

Der har været talt meget her i Tinget om de Ulykker, den store Storm, der gik hen over Landet, har foraarsaget. Jeg vil ikke tale om Ulykkerne paa Landet, men om de Ulykker, der er sket paa Søen. Alle og ogsaa den højtærede Minister ved, at der er forlist adskillige Skibe under den forfærdelige Storm. Kunde det ikke tænkes, at det kunde skyldes den Omstændighed, at Sejlskibene ikke tager Matroser om Bord, men udelukkende er bemanded med Letmatroser? Jeg har tidligere bemærket dette her i Salen i Anledning af et stort Sejlskibs Forlis. Paa dette Sejlskib fandtes der ikke en eneste Matros, da det gik over Nordsøen. Nu rejser jeg Spørgsmaalet igen, og jeg tilføjer, at det ikke alene er Sejlskibene, der benytter denne Trafik at undlade at paamønstre helbefarent Mandskab, Dampskibene følger troligt i deres Fodspor. Der er et stort Dampskibsrederi, der har 10 Skibe, der laster 2 000 Tons. De har hidtil været bemanded med 4 Matroser, 1 Letmatros og en Jungmand.

Nu har de kun 1 Matros, 4 Letmatroser og en Jungmand. Naar Rederierne foretager denne Ændring i Bemandingen, er det, fordi de sparer 116 Kr. om Maaneden, hver Gang de erstatter en Matros med en Letmatros. For tre Matroser bliver det altsaa 346 Kr. om Maaneden, og for 10 Skibe bliver det 3 480 Kr. Ministeren har her i Tinget under de forløbne Forhandlinger udtalt, at der vil blive fremsat Forslag til en Sømandslov. Jeg takker Ministeren for dette Tilsagn, men jeg henstiller, at der i dette Lovforslag optages Bestemmelser om en Bemandingsskala for Skibe; der findes, efter hvad jeg fra anden Side har erfaret, ingen Bemandingsskala i det Lovforslag, der skal fremsættes. Under Behandlingen af Lovforslaget om Tilsyn med Skibe fremdrog jeg denne Sag. Ministeren sagde da til mig, at dette Spørgsmaal vil finde sin Afgørelse paa Mandskabsloven. Jeg vil da haabe, at Ministeren vil holde dette Løfte, og at vi faar en Bestemmelse om Bemandingslister ind i Loven, saaledes at der er bestemte Regler baade for Sejlskibe og Dampskibe.

Jeg vil endvidere spørge, hvorledes det kan være, at vi her ikke kan faa offentliggjort de Søforhør, de er optaget her i Landet under Krigsperioden. I Norge har man kunnet faa det, der er disse Søforhør tilgængelige. Hvorfor er de ikke det i Danmark? Er der noget at skjule, og kan vi faa at vide, hvad der ligger til Grund for, at Søforhørene ikke maa komme frem?

Ved Sønderjyllands Overgang til Danmark var der nogle smaa Skippere dernede, der er kommet i en vanskelig Stilling. Det drejer sig om ca. 80 Mand; de har taget den saakaldte Küstenschiffer-Eksamen. Denne Eksamen giver dem Adgang til at sejle fra Belgien, til Esbjerg, til Skagen og vistnok ogsaa til Gøteborg og til Windau og Oscarshamn og Gotland inklusive. Da disse Skippere kom ind under Danmark, fik de deres Küstenschiffer-Bevis ombyttet med et dansk Kystskipperbevis, hvilket kun giver Ret til Sejlads indenfor Linien Lindsnæs—Texel og Kalmar—Rügenwalde, altsaa en betydelig Indskrænkning i den Adgang til Erhverv, de har haft tidligere. Nu er jo Farten i Østersøen af særlig Betydning for disse smaa Sejlere, og naar de udelukkes fra de vigtigste Byer, fra Danzig, Königsberg, Memel, Libau, Windau og Gotland m. v., hvorpaa de har sejlet i en Periode af 10—20 Aar, forstaar de slet ikke dette. De forstaar ikke, at de skal stilles ringere, fordi de bliver danske Borgere, end den Gang de var tyske Borgere, og det