

Lovforslaget skønnes at ville medføre en aarlig Merudgift for Staten af ca. 4 400 Kr., idet den hidtil bestaaende Sætte- og Fiske-skipper-skole i Thorshavn naturligvis overflødiggøres og foreslaas nedlagt. Det ligger i Sagens Natur, at om Lovgivningsmagten ved at vedtage dette Forslag imødekommer Færingernes Ønske om en rationel Ordning, vil Ministeriet paa sin Side bestræbe sig for, at den kommende Styrmandsskole paa Færøerne i enhver Henseende kommer til at staa Maal med, hvad der kan og bør kræves af en saadan Styrmandsskole.

Idet jeg skal forbigaa de Enkeltheder, som knytter sig til, hvad jeg her har omtalt, finder jeg yderligere Anledning til at fremhæve Bestemmelsen i Lovforslagets § 2, der angaar den rent praktiske Uddannelse, som den unge Sømand skal have gennemgaaet, forinden han kan indstille sig til Styrmandseksamen. Det er en Bestemmelse, som man efter Forhandling med de interesserede Organisationer har fundet at burde gøre noget mere elastisk, end den hidtil har været. I Øjeblikket er Hovedregelen den, at den vordende Styrmand skal godtgøre, at han efter det fyldte femtende Aar har faret som Sømand i mindst fire Aar, deraf mindst to i søgaaende Sejlskibe paa over 60 Tons og heraf atter mindst et Aar som Matros. Der er her lagt afgørende Vægt paa Sejlskibsuuddannelsen, og saaledes har det altid været ganske uden Hensyn til den Forskydning, som gennem en længere Aar-række har fundet Sted i Handelsflaadens Sammensætning, først til Dampskibe og senere til Dieselmotorskibe. Der har tilsyneladende været noget ulogisk i dette Forhold, idet efterhaanden kun et ringe Antal af de uddannede Navigatorer sluttelig vilde eller kunde finde deres Plads i Sejlskibsflaadens, men i Virkeligheden er dog Sammenhængen med dette Krav om Sejlskibsuuddannelse som Grundlag for al Adgang til Styrmandseksamen klar, thi i Sejlskibene mere end noget andet Sted bliver selv den yngste Mand om Bord som en ganske dagligdags Begivenhed stillet overfor Opgaver, der sætter hans Snarraadighed og Udholdenhed paa Prøve, og ikke sjældent med Risiko for Liv og Lemmer; Uddannelsen bliver derved en god Skole for Udviklingen af de Egenskaber, der er saa værdifulde for enhver Skibsbefalingsmand. Tillige lærer den unge Mand ved Arbejdet i Sejlskibe bedst at forstaa, at Skibets Interesser og hans eget personlige Velfærd er og naturligt maa være næsten uadskillelige, og derved bibringes der ham

efterhaanden den Forstaaelse af Tingene, som senere kvalificerer ham til, naar hans Tid kommer, at blive den Fuldmægtig for Skibsrederen, som al Sølovgivning jo forudsætter at Skibsføreren skal være om Bord paa sit Skib. Hertil kommer det selvfølgelig, at Navigatøren paa Dampskibets Kommandobro skal kende og forstaa Situationen for de Sejlskibe eller Fiskerfartøjer, hvis Vej han uafsladelig krydser.

Man vil af disse Bemærkninger forstaa, at kun en meget alvorlig Nødvendighed kan begrunde en Forringelse af Uddannelsen i Sejlskibe. Sejlskibsflaadens Tilbagegang og vanskelige Forhold i det hele har imidlertid bevirket, at det maa erkendes, at Vanskelighederne ved at tilvejebringe i hvert Fald hele den kvalificerende Del af Sejlskibsuuddannelsen, nemlig Matrosfarten, har været voksende i de senere Aar, og man er nu naaet til et saadant Punkt, at det vil være hensigtsmæssigt, om der gives Bestemmelsen en vis Grad af Bøjelighed. I Overensstemmelse hermed lyder Lovforslagets Bestemmelse om Sejlskibsfart simpelt hen paa 2 Aars Fart i søgaaende Sejlskib, medens det samtidig foreslaas, at nærmere Regler om Fartsbetingelserne fastsættes ved kgl. Anordning. Hvor langt man foreløbig bør gaa med Begrænsningen af Kravet om Matrosfarten, er endnu ikke ganske klarlagt, men saavel om dette Forhold som om Spørgsmaalet om en mindre Nedsættelse af den nugældende 60 Tons Grænse vil man til sin Tid forhandle yderligere med de interesserede Kredse.

Derimod har en Undersøgelse vist, at der heldigvis stadig er tilstrækkelig Adgang for de unge Søfolk til at skaffe sig den fornødne Fartstid med Sejlskibe, altsaa selve de 2 Aar, og denne almindelige Adgang til Sejlskibsfart vil altsaa blive saa meget mere rigelig ved den påtænkte Nedsættelse af Tonsgrænsen. Den almindelige Dispensationsbeføjelse, der findes opretholdt i Lovforslagets § 3, vil i den Fremtid, der kan overses, ligesom hidtil være tilstrækkelig overfor de yderst faa Tilfælde, hvor det af særlige Grunde vil findes naturligt at tillade en mindre Afvigelse fra Lovens Bestemmelser.

Navigatørklassens praktiske Uddannelse er jo et meget betydningsfuldt Spørgsmaal indenfor Skibsfarten, og ved den Udvikling, der er foregaaet, maa man derfor vedblivende med den største Opmærksomhed undersøge det Problem: hvilken praktisk Uddannelse vil man ud i Fremtiden formaa at skaffe de vordende Dæksbefalings-