

blot Teori, der skal til; i Storm og høj Søgang er det godt nok med Teori, men en god Sømand er meget bedre.

Der er imidlertid i disse Love et Par Ting, som burde forandres. Den ene har det ærede 2det Medlem for 2den Kreds (Tvede) allerede nævnt. Det er denne Uhyrlighed, eller hvad man skal kalde det, at den Mand, som har det, der kaldes Styrmandseksamen, og som har Lov at føre et Sejlskib paa indtil 400 Tons over hele Verden, hvad jeg finder meget rigtigt — naar han har første Del af denne Eksamen, er han med de Kundskaber fuldkommen dygtig til at føre Sejlskib hvor som helst i Verden, thi første Del af vor Styrmandseksamen er fuldt ud paa Højde med det, der kaldes „masters certificate“ i andre Lande —, kun skulde have Lov til at føre Dampskib eller Motorskib paa indtil 200 Tons i indskrænket Fart. Jeg kan ikke tænke mig, hvorledes denne Bestemmelse er kommet ind, jeg synes ikke, at der er Spor af Mening deri. Naar man følger Tidens Udvikling, vil man se, at selv Bugserbaadene bliver større og større; Bugserbaadene er nu allerede oppe paa 200 Tons, og de vil stadig blive større. Lægtertrafikken vil efterhaanden blive en meget stor Del af vor Trafik, hvis Københavns Havn skal kunne udvikle sig til en Fordelingshavn for mange Steder ved Østersøen. Lægtertrafikken er meget billigere end Trafikken med Dampskibe, det har vist sig, hvorledes f. Eks. Hamborg og Bremen og andre Steder kan konkurrere vore Dampskibe ud. De kan sende Godset gennem Kielerkanalen i store Lægtre billigere, end vi kan bringe det fra København med Dampere til Havne i Østersøen, og de kan fordele det billigere, skønt de gaar gennem Kanalen. Vi har ikke Lægtre nok, og Lægterne er ikke store nok. Et stort Skib paa 10,000 Tons kan man ikke sejle omkring med i Østersøen og losse lidt her og lidt der. Skal Københavns Havn kunne bygges op til en Fordelingshavn for Østersøen, en Stabelplads, som man kalder det, maa det være derved, at vi hurtigt og billigt kan fordele Ladningen, hvorhen det skal være. Det vil igen sige, at Lægterne, naar et stort Skib kommer herind med 10,000 Tons — det betyder jo ikke, at det er een Ladning, det er maaske 20—30 forskellige Poster —, i en Fart kan lægge til ved Siden af Skibet, indtage en Del af Ladningen og med Slæbebaade slæbe Godset omkring til vore egne Havne og til Havnene i Østersøen, og hvor det maatte være. Men disse Lægtre bliver større og større, og Slæbebaadene maa saa ogsaa

blive større og større, og til en Slæbebaad paa over 200 Tons skal man altsaa fremtidig have en Skibsfører med den store Eksamen, som vi kalder det. Det er ganske urimeligt. Man kunde med en saadan Bestemmelse tænke sig, at en Mand, som har sejlet med Slæbebaad i 20—30 Aar, pludselig, fordi hans Baad ikke mere er stor nok, maa sættes ud, og man maa tage en Fører fra Amerikabaadene til at sejle med en Baad paa 200 Tons mellem København og Malmø. Det er urimeligt. En Sandpumper er ogsaa et Skib, den har ogsaa Maskine. En saadan, som sejler mellem København og Lappegrunden, er i de fleste Tilfælde nu paa over 200 Tons. Den skulde altsaa have en Fører, som er kvalificeret til at føre de store Amerikabaade. Jeg synes, at det er ganske urimeligt. En Mand med første Del af Eksamen burde kunne føre ethvert Skib i den indskrænkede Fart.

Det var det ene Punkt, jeg vilde nævne. Det andet gælder selve Benævnelsen paa den Eksamen, som den vedkommende skal underkaste sig. Den kaldes Styrmandseksamen, det er et ganske urimeligt Navn, det er en Rest fra Fortiden, da Styrmanden stod ved Rorpinden og drejede paa den, og det tror jo mange endnu. Det Ord Styrmandseksamen har gjort megen Skade omkring i Verden. Hvor som helst et Skib kommer i en engelsk Havn med en Fører, der har Styrmandseksamen, siges der: Det er ikke „masters certificate“, men „mates certificate“. Kommer en dansk Styrmand, en Mand med kun Styrmandseksamen, til de østasiatiske Havne, hvor der jo altid har sejlet iH'undredvis af danske Kaptajner, af hvilke adskillige kun havde den første Del af Eksamen, har de altid Vanskeligheder. Der bliver sagt til dem: I har jo ikke „masters certificate“. I har jo kun „mates certificate“, og jeg har mange Gange i Østen maattet forklare for Autoriteterne, at det, der staar i Certifikatet, i Virkeligheden betyder noget helt andet. De har troet mig paa mit Ord, men det er jo vanskeligt at forklare, at et Styrmandsbevis i Virkeligheden betyder et Skibsførerbevis, saa jeg synes, at det Navn skulde forandres, saa at man brugte Benævnelsen: Skibsførereksamenens 1ste Del og Skibsførereksamenens 2den Del. Jeg tror, at en saadan Navneforandring vilde være til stor Gavn for vore Skibsførere ude omkring i Verden, herhjemme spiller det ikke saa stor en Rolle. Der er jo endnu mange af vore Skibsførere, der sejler ude i Verden, i Østasien og under andre Landes Flag, for hvilke det har virket generende,