

fer, vil opnaa i alt Væsentligt, hvad den høitæredede Minister tilfigter med Lovforslaget, og hvad man erkjender under vorre Forhold og i det Hele taget under den stedfindende Udvikling af Dampskibsfarten og de alvorlige Erfaringer, man gjør paa den Veie, maa anses for nødvendigt. De Forslag, der derefter komme, ere af mindre Betydning. Forslaget under Nr. 8 er væsentlig en Redaktionsændring til § 7. Forslaget under Nr. 10 angaar den Bemyndigelse, som Ministeren i dette Lovforslag søger til at bevilge Undtagelse fra Reglen om Nødvendigheden af dansk Maskinistexamen, naar Bedkommende paa anden Maade, navnlig ved en i Udlandet aflagt tilsvarende Prøve, godtgjør at have erhvervet de fornødne Kundskaber. Jeg tror ikke, at der eksisterer nogen Bestemmelse om, at Bedkommende skal have dansk Borgerkab for at være Maskinister, saaledes som han efter Næringslovgivningens Regler skal have det for at være Skibsfører. Naar denne Bestemmelse altsaa staar her, vil det saaledes formentlig sige, at udenlandske Maskinister kunne blive antagne ogsaa paa danske Skibe og med den tilsvarende Prøve i Udlandet, altsaa konkurrere med Landets Børn om disse Stillinger. Selv om det kun gjaldt Danske, der aflagde Prøve i Udlandet, mener man, at Paragrafens billige Hensigt vil være naat, naar der her er en Overgangstid af tre Aar, idet de Bedkommende derefter let maatte kunne fikke sig dansk Maskinistexamen for at faae Klads paa danske Skibe som Maskinister. Forhyringen af Fremmede maatte derefter antages at blive indskrænket paa samme Maade som Forhyringen nu af fremmede Styrmand eller Skibsførere. Skulde det henimod den Tid, da de tre Aar være forløbne, vise sig, at der var en Tilstand, som efter bedste Skjønne ikke tilfikkrede Skibsfarten det fornødne Antal Kræfter i alle mødende Tilfælde, saa kunde Spørgsmaalet til den Tid tages nærmere under Overveelse; men Udvalget har dog ikke ønsket, hvorledes Paragrafen end skal forstaaes, for bestandigt at give fra sig en almindelig Bemyndigelse i den nævnte Retning. Den Tilføining, som det er foreslaaet at give Paragrafen, gaar ganske vist ud paa end yderligere i visse særlige Tilfælde at indskrænke den Fordring paa Søfart med danske Dampskibe, inden man naaer at blive forfremmet til Skibsfører, der er fallet under Forslaget Nr. 2; men man har selvfølgelig ment, at det kunde kun være en midlertidig tilstaaet Fritagelse, som skulde afhænge af særlig Bevilling fra Indenrigsministeriet. Jeg skal anføre et Exempel for at tydeliggjøre min Tanke. Det Tilfælde kan indtræde, at for Exempel et Dampskib, der er udmønstret efter denne Lovs Regler, maa paa Veien til England gaa ind til Frederikshavn og der paa Grund af Sygdom eller andet Uheld afgive en af sine sære Officerer. Hvis nu den Klofsardiofficer, der bliver tilbage, ikke opfylder Reglerne i Udvalgets § 3, saa vil Skibet

kunne komme til at opsætte sin Reise i flere Dage, inden han faar forskrevet en Styrmand, f. Ex. fra Hovedstaden, med de lovbefalede Egenstaber, hvorimod han, naar han ellers har en dygtig og kyndig Mand ombord, kan pr. Telegraf anmode Indenrigsministeriet om Bevilling til at fortsætte sin Reise, saa at han kun behøver at blive opholdt i meget faa Timer. Saadanne Omstændigheder, der kunne indtræde og indtræde paa en aldeles utænk Maade, imødegaas ved den Tilføining, vi foreslaa givet Paragrafen; men selvfølgelig ere vi gaaede ud fra, at Bevillingerne vilde blive indskrænkede til særegne Tilfælde, saa at der ikke derved i Almindelighed gjøres noget Indgreb i den Tanke, der iøvrigt bærer Lovforslaget frem. Forslaget under Nr. 11 til § 10 gaar i det Hele ud paa, nærmere at præcisere Bestemmelserne om hvilket ledende Personale, Skibene skulle have ombord paa de forskjellige Farter. Det er formentlig ikke Meningen, at det ved § 10 skulde være tilfigtet i Indrømmelser at gaa ud over de Bestemmelser, der høves i Henseende til Fritagelsen for at have Styrmand ombord. Det ses imidlertid, at selv om dette ikke kan siges at ligge i Paragrafen, saa er der dog ligesom givet Anvisning paa, at Tilfælde kunne indtræffe, hvor man kunde seile med meget store Skibe — indtil 150 Tons — uden for Exempel at have en Styrmand ombord. Det kunde dog selv i den Fart, hvorom der her er Tale, og hvor Dampskibene ofte kun ere Passagerkibe, være forbundet med meget store Betænkeligheder, om der blev givet Tilladelse i den Retning; man kunde saaledes tænke sig, at Skibsførere blev syg eller at der tilstødte ham andet Uheld, og der vilde da ikke ombord være nogen Mand med de lovbefalede Egenstaber for strax at kunne træde i hans Sted. Jeg skal ikke gaa dybere ind paa Endringsforslagene; men det vil ses, at ligesom man har tiltraadt den høitæredede Ministers Forslag om en uexamineret Maskinist paa de mindre Skibe i den mindre Fart og en lignende Mand som Medhjælper paa de noget større Skibe i lignende Fart samt hans Forslag om en 2den Maskinist, som er examineret, paa de endnu større Skibe i længere Fart — Forslag altsaa, der gaa ud paa at fikke Maskinen ordentlig Betjening — saaledes have vi troet ogsaa at maatte fikke den fornødne Sømandsdygtighed udenfor Maskinen, det vil sige: paa det Sted, hvorfra Maskinen skal modtage Ordre i alle Tilfælde. Vi ere gaaede ud fra, at det i mange Tilfælde vilde nytte saare lidt, om Maskinen er særdeles godt betjent, naar de, der skulde give Ordre til Maskinen, enten ikke vare tilstede eller ikke havde de fornødne Kvalifikationer. Forslaget under Nr. 12 indeholder kun Redaktionsændringer. — Jeg tror saaledes at have udviklet de Anskuelser nærmere, som Udvalget har fremsat i Betænkningen til Begrundelsen af de stillede Endringsforslag.