

**Tuzen:** Som det vil ses af Betænkningen, og som det allerede er fremhævet af den ærede Ordfører, er Udvalget blevet enigt om at tilraade Thinget at affatte Lovforslaget saaledes, som det foreligger i Betænkningen. Man er dermed gjensidig kommen hinanden imøde, idet man har slaaet Noget af, jeg vil ikke sige: paa sin Overbevisning, thi den gaar man vel ikke paa Akkord om, men paa sine Ønsker. Naar det ærede Thing vil sammenligne det Forslag, der foreligger fra Udvalget, dels med det oprindelige Forslag, som jeg har havt Del i at udarbejde, og dels med det, som under 31te Mars 1874 i en Betænkning fra det daværende Udvalg blev indstillet til Thinget, og med en Udtalelse, hvori jeg som Mindretal ikke tog Del, vil man finde, at det foreliggende Lovforslag gaar saa at sige midt imellem begge Dele. Det Karakteristiske ved Lovforslaget er, at det indfører Bestemmelser for Maskinister ombord paa Dampskibe, idet det bestemmer, at disse Maskinister, baade første og anden Maskinimester og tilbøjs Hjælperne, skulle være i Besiddelse af visse Kvalifikationer. Dette er et helt nyt Omraade for Lovgivning, idet der ikke eksisterer Bestemmelser om disse Forhold, og det er netop dette, som i sin Tid bevægede Folkethingsudvalget til at tage Initiativet til, at der blev givet Lovbestemmelser derom. De Bestemmelser, der ere foreslaaede, ere overensstemmende med dem, der gjælde for Skibsførere og Styrmand, idet man kan sige, at Systemet fuldstændig er det, der nu gjælder for Skibsførere og Styrmand. I dette, som er Grundlaget for det egentlige Lovforslag, er der ikke foretaget Forandring af nogen Betydning fra det, der blev forelagt, og hvori Landstinget har Del. Den anden Del omhandler visse Kvalifikationer for Skibsførere og Styrmand, som fare med Dampskibe. Man har Bestemmelser om disse Forhold for Skibe i Almindelighed, baade Seil- og Dampskibe, men man har her foreslaaet at skærpe Bestemmelserne noget for Dampskibenes Vedkommende. I saa Henseende har der tidligere været Uenighed, men jeg tror, at Enighed er bleven tilvejebragt paa en heldig Maade gennem det foreliggende Lovforslag. Man har vel skærpet Bestemmelserne noget for Styrmandenes Vedkommende, men da den nye Opdragelsesmethode for Styrmand nu er i saa god Gang gennem de særdeles gode Navigationsinstitutter, som findes omkring i Landet, og da man tør føle sig overbevist om, at enhver yngre Mand, der underkaster sig den almindelige Styrmandsexamen, ogsaa vil lade sig examinere i Maskinlære, for at han kan vælge imellem at fare med Seilskibe eller Dampskibe, alt efter som Hyren falder bedst, har jeg ikke nogen Betænkning ved, at Bestemmelserne skærpes noget for Styrmandenes Vedkommende. Da den ærede Ordfører, som det forekommer mig, i sit ellers meget instruktive Foredrag ikke har gjort opmærksom derpaa, skal jeg dog tillade mig at henlede Opmærksomheden paa Ud-

trykkene i § 2, som mulig kunde misforstaaes, som om de vare strengere, end de virkelig ere. I § 2 hedder det, at for at have Ret til at fare som første eller eneste Styrmand i dansk Dampskib maa man, foruden de almindelige Betingelser for at kunne fare som første eller eneste Styrmand, tillige have underkastet sig Examen i Maskinlære. Det kunde se ud, som om denne Bestemmelse gjaldt alle Dampskibe, ogsaa dem paa under 20 Tøns, men sammenholder man Bestemmelsen med § 9 i Udvalgets Forslag, vil det ses, at Forbringeren kun stilles med Hensyn til Dampskibe af over 60 Tøns i indenrigst Fart og for alle Skibe i udenrigst Fart. Men nu kunde man spørge, om Styrmand ombord paa Dampskibe af under 60 Tøns i indenrigst Fart ikke ere pligtige til i Genhold til § 2 at have underkastet sig denne Examen. Dertil vil jeg svare: ja, ganske vist, dertil ere de pligtige, hvis man kalder dem Styrmand, men man kan jo give dem et andet Navn, naar der ikke er nogen Forpligtelse til at have Styrmand ombord. Man kan da kalde en Saadan Bedstemmand eller Matros, men vil man haardnakket holde paa, at de skulle have Titlen Styrmand, stilles denne Forbring ganske vist til dem. Et andet Punkt, jeg vil henlede Opmærksomheden paa, da jeg har havt nogen Betænkning ved at tiltræde det, er Bestemmelsen i § 3, hvor der staar, at der for Skibsførernes Vedkommende udfordres, at de have faret mindst 1 Aar som Søofficer paa Dampskibe eller som Fører af fremmede Dampskibe af over 20 Tøns eller som Styrmand med Dampskibe af over 20 Tøns — eller, med andre Ord, at kende noget til Dampskibsfarten. Saa staar der endvidere, at den sidstnævnte Betingelse bortfalder for den, der efter § 6 i Lov af 19de Februar 1861 om Søneringen har været Skibsfører i 5 Aar, naar første eller eneste Styrmand har en saadan Befarenhed. Der kan jo, skjøndt det iøvrigt fordres i Paragrafen, at Vedkommende, for at faae Dampskib at føre, skal have faret med Dampskib mindst 1 Aar, indtræffe det Tilfælde, at en Mand kan gaa fra et Seilskib lige ombord paa et Dampskib, naar han har været Skibsfører 5 Aar i Forveien, og har en Styrmand ombord, som har faret i længere Tid med Dampskib. Jeg har havt Betænkning ved at tiltræde Udvalgets Rante, men paa den anden Side maa jeg indrømme, at der kan indtræffe Tilfælde, hvor det vilde være meget haardt at negte en Mand, som ikke har faret med Dampskib, at fare dermed, uagtet han har vist sin Duelighed som Skibsfører paa et Seilskib. Dernæst maa jeg indrømme, at selv, naar denne Bestemmelse bliver staaende, og det vil den efter den Overensstemmelse, der er tilstede mellem Udvalgets Medlemmer, saa vil Loven dog være et betydeligt Fremskridt fremfor den nu bestaaende Lov, idet det kun vil blive Undtagelsestilfælde, hvad der nu kan ske, nemlig at enhver Skibsfører har Ret til at gaa over fra Seilskib til Dampskib, uden at der