

blandt Andet vil jeg f. Ex. henlede Opmærksomheden paa, hvad der jo undertiden sker, at Dampskibe gjøre de saakaldte Ekstjursionsture, det være sig for sluttede Selskaber eller efter et offentligt Anvertissement saaledes, at Enhver kan komme med. Der kunde vistnok blive megen Uvil om, hvorvidt det i alle Tilfælde skulde betragtes som Passagerfart, og i alt Fald vil man maasse indrømme mig, at paa saadanne Farter som f. Ex. fra Narhus med et Dampskib at gjøre en Ekstjursion op i Rals Vig, vil det være noget underligt at sige, at der maatte ikke tages et ganske ekstraordinært større Antal Passagerer med end det, Sjømændene havde fundet det passende for det Skib, som ellers gik i Fart paa Kjøbenhavn, at tage med paa den Tour. Jeg er herved tilbøielig til at mene, at det er tvivlsomt, om det er rigtigt at tage hele denne Del af Loven, som her er bleven saa udvidet i Modsetning til den tidligere Lov, i saa stor Stringents, som der her er Tale om. Jeg har nævnt, at hvor Taleren er om større Farter, kan jeg naturligvis indrømme, at det kan have sin Nytte, om jeg ogsaa der maa sige, at for danske Passagerflibes Bedkommende er der, efter hvad Erfaringen har lært, egentlig ikke nogen Fornødenhed derfor. Med Hensyn til selve Dampskiblerne maa jeg tilstaa, at jeg savner den fornødne tekniske Indsigt til at se, om de her optillede Regler ere fuldstændig hensigtsmæssige, men det følger af sig selv, at jeg her paa dette Omraade maa billige, at Regjeringen med Omhu sørger for, at disse Selskaber baade paa Dampskibe og paa Vandjorden blive saa sikre, at ikke Medlemmernes Liv ved Skjodesløshed fra Cierens Side bliver udsat for Fare. Jeg har endnu en Bemærkning at gjøre, og det er med Hensyn til § 28. Der er gjort den Undtagelse, at det sjællandske Jernbaneselskab og Statsbanerne ere undtagne fra den Kontrol, som her er Tale om, og ligeledes er dette Tilfaldet med de Staten tilhørende Damppassagerfartøier, og endelig staar der, at ved nye Jernbaners Anlæg kan Justitsministeren fritage vedkommendes Selskab for det Tilsyn, som Taleren er om. Jeg maa nu mene, at ligesaa vel som man kan betro sig til et Jernbaneselskab, naar det er en større etableret Forening, som har baade et Navn og ogsaa ved sin hele Maade at være sammen paa frembyder en Slags Garanti, saaledes maatte man ogsaa kunne udvide Myndigheden for Justitsministeren til at kunne fritage saadanne større Dampskibsselskaber, og altsaa i Analogi med Jernbaneselskaberne fritage dem for Kontrol. Som sagt, saaledes som Loven fremtræder her, synes det mig, at den gjør en mindre nødvendig Forskyrrelse i et Forhold, om hvilket der ikke kan siges Andet, end at det hidtil har udviklet sig godt her i Landet.

Tuzen: Jeg skal blot tillade mig at hen-

lede Opmærksomheden paa et enkelt Punkt i det foreliggende Lovforslag. Den ærede første Taler (Schönhender) mente, og det kunde jeg paa en Maade give ham Ret, at Forslaget burde deles i to Dele, nemlig i en Del, der vedrørte Dampskibler, og i en anden Del, der vedrørte Damppassagerfartøier; men jeg tror, at man med samme Rette kunde sige, at Forslaget burde deles i tre Dele. Det Punkt, hvorpaa jeg vilde tillade mig at henlede Opmærksomheden, er § 6 i Lovforslaget, der lyder saaledes: „Nogen maa overtage Tjeneste som Fører eller antages som Maskinist paa Damppassagerfartøier, med mindre han er i Besiddelse af et af troværdige og sagkyndige Mænd udfærdiget Bevis for, at han har den fornødne praktiske Indsigt og Paalidelighed“. Denne Paragraf indeholder en Bestemmelse, som ikke finder sit Udtryk i Lovforslagets Overskrift, idet den taler om et Tilsyn med Fører og Maskinister. Jeg skal nu gjøre opmærksom paa, at man allerede nu hos Førereren fordrer en bestemt Kvalifikation, der har faaet sit Udtryk gennem en særlig Lov, nemlig, om jeg husker ret, Loven af 6te Marts 1869, der omhandler Styrmandsexamen. Loven af 19de Februar 1861 om Søsejning taler derimod ikke særlig om Førerere af Dampskibe, men kun om Skibsførerere og Styrmand overhovedet. Nu tror jeg rigtignok, at, naar man vil udvilde videre den Rante, der ligger i Loven af 1869, saa maa man gaa til at opstille større Fordringer til Dampskibsførereren end den, at der af to troværdige Mænd skal gives ham Attest for, at han er istand til at føre Dampskib. Det er ganske sikkert, at der til at føre Dampskib hører sævegne Kvalifikationer, navnlig Kendskab til Maskinen, og i andre Lande, i det Land f. Ex., der gaar forud i Søfart — England — fordrer der en bestemt Prøve aflagt af den Skibsfører, der vil have Ret til at føre Dampskib, og Prøven er strengere, forsaavidt han vil føre Dampskib paa oversøiske Steder. Vil man nu altsaa her skærpe Bestemmelserne om Afgang til at føre Dampskib, saa finder jeg nok, at man maa kræve en større Sikkerhed for Vedkommendes Duelighed end den, der opnaas efter § 6. Dengang Loven af 9de Marts 1869 diskuteredes her i Thinget, blev det navnlig fra min Side fremhævet, at det vilde være gunstigt, om man ved Styrmandsexamen kunde opføre bestemte Fordringer i den Retning, at de gave Skibsførererne de fornødne Kvalifikationer til at føre Dampskib. Der blev ogsaa dengang i Lovens § 11 indført en Bestemmelse om, at Styrmand kunne underkaste sig Prøve i forskellige Fag ved Navigations-skolen og da blandt Andet Maskinvesen; det blev altsaa en ganske frivillig Sag, og den Prøve, som de kunne underkaste sig for Examenkommissionen blev ligeledes ganske frivillig. Jeg er nu tilbøielig til at mene, at, naar man vil optage en ny Bestemmelse om Skibsførerers Ret til at føre Dampskib, saa maa man kunne fordrer, at de Vedkom-