

kyndig Afgjørelse af Spørgsmaalet om, i hvilke Farter Skibet forsaarlig kan anvendes, hvilke Farter det kan komme i paa sine Farter, og hvor mange Fartøier og andre Redningsmidler det derfor skal have.

**Ordf.** Den høitærede Minister tog ikke Hensyn til den bestemte Forskjel, jeg har gjort mellem den indenrigske Fart og den større udenrigske, meget farligere Fart. Der er flere af de Skibe, som fare paa England fra forskjellige Dele af Landet, der i alt Besæntligt ere Gods-skibe, men dog leilighedsvis tage Passagerer med, det vil sige Reisende for Betaling, og med Hensyn til dem kan det dog være vanskeligt at afgjøre, om de skulle regnes for Passagerskibe og underkastes det Regulativ, disse Bestemmelser, som her er Tale om, blot fordi det leilighedsvis tager Passagerer med for Betaling, og paa den anden Side er det dog urigtigt at negte dem Sigt. Det vil jeg dog se bort fra. Jeg har kun villet hævde, at det indenfor Omraadet af Landets Havne og de nærmeste Ryster af vore Nabolande vil vise sig overordentlig vanskeligt at afgjøre noget Bestemt med Hensyn til, hvilket Passagerantal det er fornuftigt at sætte som Maximum til de forskellige Mars-tider, idet det nemlig er aabenbart, at det i den allersmukkeste Mars-tid, om Sommeren, med Hensyn til Farter for Mennekeliu er en saare ligegyldig Ting, om der kommer en Smule Overtøilning paa et Skib, hvorefter det vel nok i den strengere Efteraarstid og navnlig om Vinteren kan have sin Betydning. Naar Lovforslagets Synsmand nu skulle bedømme det største Antal Passagerer, et saadant Skib kan tage, bør de bedømme det efter de forskellige Forhold, hvorunder Skibet kan komme, hvilket som sagt er høist forskjelligt i de forskellige Mars-tider. Under o. er yderligere nævnt, hvis Skibet maa befordre Kreaturer, hvor mange det da maa indtage, og hvor de skulle være anbragte. Dette synes at være en yderligere Indskrænkning, og man kan dog ikke hensejre Kreaturerne til Passagerernes Kategori. Jeg vil gjøre opmærksom paa, at, hvorfor jeg søger at hævde Friheden i denne Retning, er, fordi vi, som sagt, medens vi have en overordentlig sikker og fareløs Befordring af Skibsveien, i Løbet af de senere Aar have faaet udviklet en overordentlig Billighed i denne Befordring, som kun kan tænkes bevaret og udviklet, naar der ikke lægges den for indskrænkende Bestemmelser i Veien; men det er en indskrænkende Bestemmelse at underkaste dem Bøder etc., der kan føre til overordentlig stor Uaang paa forskjellig Maade ved Passagerfartøier. Jeg behøver jo kun at henvisse til, at f. Ex. endogaa den ganske simple, almindelige Fremgangsmaade, der nu bruges ved Dampskibe, nemlig, at Passagerer frit kunne gaa ombord og først løse Billet, naar de ere komne ombord og Skibet er gaaet fra Boven, ikke for Fremtiden vil kunne følges; man vil da ikke læn-

gere kunne bruge den Maade, at lade Folk gaa ombord uden videre og først løse Billetten ombord; thi Skibsføreren, som er ansvarlig for, hvor mange Folk der maa seile med hans Skib, vil jo paa den Maade være falden en Bøde, hvis der tilfældigvis er kommet 1 eller et Par Personer over den fastsatte Grænse ombord. Det er derfor en Indskrænkning, som forekommer mig ikke at være fornøden. Derfor dette Lovforslag skal blive til Lov, vil jeg haabe, at man da vil gaa noget mildere frem og mulig i den Retning, jeg tillod mig at antyde, og som den ærede Minister ikke svarede paa, nemlig, at man i alt Fald ligeoverfor samlede Selskaber for store Skibsføreninger, beviste, at man havde den samme Tillid til dem, som man har til Jernbaneselskaber, hvor man, saavidt jeg veed, ikke spørger om, enten et Extratog fra Klampenborg fører 32 Bogne i eet Train eller det befordrer 40 Bogne, hvilket dog ogsaa kan frembyde større eller mindre Fare.

**Ordf.** Maa jeg blot endnu tilføie angaaende det af mig fremhævede Punkt, nemlig § 6 i Lovforslaget, at der i Henhold til Loven om Sinceringen af 19de Februar 1861 udfordres, naar en Sømand skal kunne fare som første eller eneste Styrmand med et Skib, at han skal have opnaaet en vis Alder, at han skal have udført en vis Fart, og at han skal have præsteret Styrmandsørgamen; men Reglerne for denne Examen indholdes i en ganske anden Lov, som er vedtagen her for nogle Aar siden. Det, at der af Skipperen og af Styrmanden fordres visse Kvalifikationer, har virket overordentlig gavnlige paa Søfarten. Man kan vel sige, at det er en indskrænkende Bestemmelse, men den har som sagt virket til stor Gavn, og den har blandt andet medført, at der, da det ved Lov er bestemt, at saadanne Rindstaber skulle erhverves, her i Landet har dannet sig Anstalter, hvor Søfolk ledes hen til at kunne opfylde de Betingelser, som Loven fordrer. Naar man nu i denne Lov opstillede nogle lignende Betingelser ved Maskinerne paa Dampskibe, vilde der jo ganske vist ogsaa danne sig Anstalter eller særlige Steder, hvor man vilde veilede Maskinister til at opfylde de Betingelser, som Loven i saa Tilfælde vilde forlange; der vilde da udvikle sig Institutioner, som vilde virke overordentlig gavnlige paa Søfarten, og som vilde forarsage, at, medens de Rhederier, der ønske at forskaffe sig udmærket dygtige og uddannede Maskinister, nu ere nødsagede til at sende de Bedkommende til England, for at de der kunne faae den theoretiske og praktiske Uddannelse — det er mig bekendt, at et enkelt Rhederi for Diebliffet har ikke mindre end 8 Elever i England for der at underkaste sig denne Uddannelse — vilde der, saafremt Loven hos os fordrer, at de Bedkommende skulde være i Besiddelse af saadanne Kvalifikationer, her i selve Lan-