

at afgjøre, naar et Skib er i Passagerfart, og naar det ikke er det; ethvert af disse Skibe kan, skjønt de ellers gaa i Fragtfart, let faae Passagerer ombord, og hvis man saa for saadanne Tilfælde vilde stille de strengere Fordringer til Jørerne, vilde Resultatet da blive, at disse Skibe altid vilde blive nødte til at have Jørere, der opfylde Bestemmelserne i § 2. Udvalget er derfor kommet til, at det var hensigtsmæssigt at sætte Grændsen lavere, nemlig til 20 Tons, saavel for Skibe, der fare i Passagerfart, som for andre Skibe. Jeg vil tillade mig at fremhæve, at uagtet der maaske ikke er et overmaade stort Antal af Dampskibe, der ere i Passagerfart, som have en Størrelse af mellem 60 og 20 Tons, saa findes der dog adskillige, som have denne Størrelse, og der er flere Dampskibe, som netop lige overstride denne Grændse, og Ingen kan med Sikkerhed sige, om ikke den Udvikling, som f. Ex. vort Jernbanevæsen og Kommunikationsmidlerne i det Hele ere i Færd med at faae, kan medføre, at der mellem vore forskellige Havne kan blive sat et større Antal Skibe i Gang, som skalde under 60 Tons. Jeg vil til Ex. nævne de ældre af de Dampskibe, som fare i Dresund; af disse har f. Ex. Panlet, saa vidt jeg veed, en Størrelse af 63 Tons, altsaa kun lidt over 60 Tons; det viser, hvor nær man allerede er ved den Grændse, som her sættes; var det 59 Tons, vilde Skibet gaa ind under § 1, og det vilde dog, i det Mindste efter Udvalgets Mening, være mindre rigtigt at overlade Jørelsen af et saadant Skib, der mellem Næt og Dag befordrer en stor Mængde Mennesker, til en Mand, der ikke opfyldte de saa Fordringer, som § 2 stiller, hvilke vistnok ikke vilde være vanskelige at fyldestgjøre. — Hvad angaar § 2, da handler den om Skibe, som ere over 60 Tons, og som gaa i den indre Fart, samt Skibe under 150 Tons i den fremmede Fart. Hvis Udvalgets Forslag til § 1 billiges, vil 60 Tons ogsaa i § 2 blive at forandre til 20 Tons. De Fordringer, der bør stilles i § 2, gaa efter Udvalgets Forslag for det Første ud paa, at Jørerne skal have den samme praktiske Dygtighed, som der er foreskrevet i § 1, det vil altsaa sige, han skal have Kjenndskab til Sikkringsmidlerne mod Dampskiblers Sprængning og praktisk Færdighed i at sætte en Støbsdampmasfine i Gang og stoppe den. Lovforslaget stiller frendeles den Fordring, at han skal have faret mindst 1 Næt som Søofficer paa Krigsdampskibe eller i samme Tid som Styrmand med Dampskibe over 60 Tons. Efter Udvalgets Forslag skalde 60 Tons for Styrmand her forandres til 20 Tons, hvorefter det altsaa bliver endnu lettere at fyldestgjøre denne Fordring, som i sig selv ikke er ubillig; det er ikke mere end billigt at forlange, at Jørerne i kort Tid have faret som Styrmand paa Dampskibe. Der har været nogen Tvivl, om man ikke her skalde fastholde den i Lovforslaget fast-

satte Grændse af 60 Tons, men man er, som sagt, kommen til det Resultat, at ogsaa Styrmand paa Dampskibe af over 20 Tons skalde være berettigede til at blive Jørere, fordi det vilde være særlig ubilligt, om en Mand, som i et Næt havde faret som Styrmand med et Skib paa over 20 Tons, ikke skalde kunne blive Jører af Skibet. Man har endelig foreslaaet en lille Tilføjning til Paragrafen; da jo nemlig det, det gjælder om, er Besiddelsen af praktisk Færdighed, har man fundet, at det var billigt, at ogsaa den, der havde ført et fremmed Dampskib af samme Størrelse, skalde kunne faae den samme Næt. — §§ 3 og 4 handle om Næt til at være første Styrmand og Jører paa store Dampskibe i udenlandst Fart. Til at blive Styrmand fordres der, at Vedkommende skal have aflagt Prøve i Maskinlære eller en tilsvarende Prøve ved Søofficersskolen og derhos kan fremlægge paalideligt Vidnesbyrd om praktisk Færdighed i at sætte en Støbsdampmasfine i Gang og stoppe den. Dette finder man fuldkommen begrundet. Man har ikke her gjort Forslag om, at Vedkommende tillige skalde have Kjenndskab til Sikkringsmidlerne mod Dampskiblers Sprængning, idet man gaar ud fra, at, naar han har aflagt Prøve i Maskinlære, har han ogsaa denne Kjenndskab. § 4 gaar ud paa at forlange, at man for at blive Jører skal have faret 1 Næt som Søofficer med Krigsdampskibe eller have faret i samme Tid som første eller eneste Styrmand med Dampskibe af den nævnte Størrelse. Her foreslaar man ligeledes, at ogsaa Jørerne af fremmede Dampskibe af samme Størrelse skulle have samme Næt. — §§ 5, 6 og 7 handle om Maskinmestere paa Dampskibe. § 5 fordrer, at enhver Maskinmester paa et Dampskib af ikke over 60 Tons i indre Fart skal dels have fyldt sit 21de Næt, dels have arbejdet ved et Maskinværksted, saavel ved Maskinens Forfærdigelse, som ved deres Istandsættelse i mindst 3 Næt, og endelig have gjort Tjeneste i mindst 1 Næt som Medhjælper. Her maa det først bemærkes, at Udvalget ved en Inkurie ikke har stillet Forslag om at forandre 60 Tons til 20 Tons, idet det har haft sin Opmærksomhed særlig henvendt paa den sidste Bestemmelse i Paragrafen, hvor der staar, at Tjeneste som Medhjælper ved Maskinen paa et Dampskib kan træde i Stedet for lige saa lang Tjeneste i en Maskinfabrik. Hvis der i Stedet for Medhjælper havde staaet Assistent, hvilket har en bestemt teknisk Betydning, vilde Udvalget ikke have haft stor Betænkelse ved denne Bestemmelse; men under „Medhjælper“ kan efter Udvalgets Mening ogsaa Fyrbøderne indbefattes, og man har da ment, at det ikke vilde være tilstedeligt, at Tjeneste som Fyrbøder i 4 Næt var tilstrækkelig til at blive Maskinmester, hvorimod man fastholder, at den Paagældende i det Mindste i 1 Næt bør have udført selvstændigt Arbejde i en Maskinfabrik. Derfor har Udvalget foreslaaet, at det kun skal