

idet der ellers i § 10 vilde fremkomme en Uoverensstemmelse med denne Paragraf. Det er jo i Spørgsmaal af denne Art vanskeligt at sige, hvad der egentlig er det Rette. Man maa sige, at det for en stor Del beror paa et Sjøst, og i saa Henseende har man da her holdt sig alene til Skibets Størrelse og derimod slet ikke taget noget Hensyn til Kraften og Styrrelsen af den Maskine, der benyttes, hvilke to Ting dog ingenlunde staa i et fast Forhold til hinanden. Der er imidlertid en Maade til at danne sig en Forestilling om sige Ting paa, idet man kan se hen til, hvad der foregaar i det praktiske Liv. Tager man da saaledes en Biste over de Dampskibe, der ere i Fart her i Landet, for sig og sammenholder den f. Ex. med Reiselisten, saa viser det sig, i hvilken Fart og af hvilken Størrelse de forskjellige Passagerfartøier ere, og jeg tror da, at man nærmest vil komme til det Resultat, at der ikke er nogen skjellig Grund til at forlade Lovudkastets Bestemmelse om 60 Tons, om end Noget kunde tale for at gaa til en lidt mindre Størrelse. Det vil nemlig vise sig, at de saakaldte Dampskibe paa 20 Tons reducere sig væsentlig til de smaa, aabne Fartøier, — der kan være ganske enkelte blandt dem, der ere forsynede med Dæk — der findes her i Havnen og nogle andre Steder, Vandbaade, Bugserbaade og lignende; men det vil dog ses, at der blandt disse findes enkelte, idetmindste eet, der er et regelmæssigt Passagerfartøj, nemlig det, der farer paa Sjøfjorden. Ved at gaa ned til 20 Tons undgaar man altsaa ikke at faae saadanne Fartøier med ind under § 1, som virkelig benyttes til Passagerfart. Tager man den næste Række Skibe for sig, dem mellem 20 og 60 Tons, saa ere ogsaa disse, saa vidt jeg kan skjønne, i Reglen Bugserkibe. Der findes blandt dem nogle Passagerkibe, men jeg tror ikke mere end tre. Det vil altsaa være af Hensyn til et ganske ringe Antal Skibe, at man skulde gjøre en saadan Forandring, men det forekommer mig ikke, at der er fuld Anledning dertil, al den Stund Opmærksomheden nødvendig i høi Grad vil være rettet paa saadanne saa Skibe af denne Størrelse, der ere i en saadan Fart, og særligt Hensyn vil blive taget for at finde passende Fjere til dem. Gaar man et Skridt videre til Skibene over 60 Tons, saa har den ærede Ordfører allerede bemærket, at Sunddampskibene have noget over 60 Tons; men det er jo netop Sagen, at de komme over Grænsen. Mellem 60 og 150 Tons ligger den største Del af de Dampskibe, der benyttes i indenrigsk Fart; der er nogle større Skibe iblandt, og, som jeg før anførte, ganske enkelte mindre, men hele den store Masse af dem, der fare mellem Kjøbenhavn og Aarhus, Randers, Beile, Sønderen om Nerne o. s. v., høre til denne Klasse. Derved ere de paa en vis Maade af Praxis betegne som den Klasse Fartøier, der skulle besøge en saadan Fart, og jeg tror derfor, at det

er fuldkommen rigtigt, at man ikke er gaaet under 60 Tons ved de Bestemmelser, der indeholdes i Lovudkastets § 1 og andre Paragrafer. Det forekommer mig, naar man betragter disse forskellige Dampskibes Natur, at Lovudkastet har truffet et meget heldigt Middealt, og at der ikke er nogen absolut fremtrædende Grund til at foretage en Forandring deri. Der er et Par andre af Udvalget foreslaede Ændringer, som jeg ligeledes skal tillade mig at henlede Opmærksomheden paa. De berøre begge § 5 og gaa ud paa nogen Skærpselse af den praktiske Dugtighed, der skal fordras erhvervet i et Maskinværksted, inden det kan tilstedes en Mand at passe en Dampmaskine. Det første af disse Ændringsforslag gaar ud paa, at en saadan Mand, hvem det skal betros at være Maskinmester i et Dampskib paa indtil 20 Tons, skal ikke alene i mindst 3 Aar have arbejdet i et Maskinværksted saa vel ved Maskiners Forberedelse som ved deres Standstøttelse, men ogsaa have deltaget i deres Opstilling. Nu skal jeg villig indrømme, at den praktiske Færdighed, der kan ønskes hos Maskinmesteren ombord i et Dampskib, maa man ønske, at han har erhvervet i en Fabrik, hvor der forberediges Skibsdampmaskiner, i hvis Forberedelse, Reparationer og Opstilling i Skibet han helst maa have deltaget; thi derved kan han anses for at være bleven fortrolig med alle Enkeltheder ved en saadan Maskine. Smidlertid kan jeg dog ikke antage, at det kan have været Lovudkastets Hensigt at opstille denne Forbring; thi den kan neppe fyldestgøres i vort Land; dertil er den for streng. Vi have saa saa Fabriker, der beskæftige sig med Forberedelsen af den Art Maskiner, at de derved paa en Maade ville faae et for dem meget uheldigt Monopol paa at levere Maskinmestre; thi de vilde komme til at opbruge Folk, der tidlig vilde forlade deres Tjeneste. Jeg kan ikke antage Andet, end at Meningen har været, at den, hvem det skal betros at styre en Maskine, som anvendes i et Skib, skal have arbejdet i en Maskinfabrik og der være bleven bekendt med og have vundet Færdighed i Brugen af det Værktøj, som anvendes, og være bleven bekendt med de Detailler, der henhøre til Maskiner, saasom Gaaner, Ventililer etc. Det er en Forbring, som kan fyldestgøres, og jeg maa antage, at der neppe er Anledning til eller at det vil være hensigtsmæssigt at stille større Forbringere. Hvis man f. Ex. ikke skulde kunne antage en Mand, som havde arbejdet i det sjællandske Jernbanestabs Værksteder, til at passe en Dampmaskine i et mindre Fartøj, selv om han ikke havde opstillet et Lokomotiv — og selv det er dog noget ganske Andet end at opstille en Skibs-Dampmaskine — hvis det skulde være Meningen med Udvalgets Forslag, da tror jeg ikke, det bør vedtages. — Der er endnu en Ændring af Udvalget, vedrørende samme Paragraf, og som gaar ud paa, at den, der har været Medhjælper ved en Maskine