

opstiller nogen Forskjel mellem Seilskibe og Dampskibe, fremdeles uafhjulven, og man har derfor fundet det nødvendigt paany at bringe denne Sag frem i indenværende Rigsdagsamling.

De af Landstthinget vedtagne Ændringer i det af Regjeringen i sidste Rigsdagsamling forelagte Forslag ere i det Væsentlige følgende:

Medens § 1 i Regjeringens Lovforslag ikke stiller særlige Fordringer til Føvere af danske Dampfartøier af ikke over 60 Tons i den Fart, for hvilken det ikke er paabudt at føre Logbog, fandt derimod Landstthinget fornemmelig af Hensyn til, at Loven omfattede ogsaa Passagerdampfartøier, at saadan Frihed kun burde tilstaaes for Dampskibe af ikke over 20 Tons. Saafernt den førstnævnte Grændse af 60 Tons bibeholdtes, antoges det nemlig at ville blive nødvendigt at opstille særegne Fordringer til Føvere af alle Passagerdampfartøier uden Hensyn til disses Størrelse, men at følge denne Vej ansaaes utilraadeligt dels paa Grund af Vanskeligheden ved at skjelne mellem Skibe i egentlig Passagerfart og de Skibe, der væsentlig ere beskæftigede i Godsfragten, men som dog medtage Passagerer, dels fordi det herved vilde kunne vanskeliggjøres og undertiden forhindres at holde saadanne smaa Dampbaade i Gang, for hvilke der i Havne, indre Fjorde og paa Indsøer er megen Brug, og som dels benyttes til regelmæssig Passagerfart dels ved særlige Leiligheder anvendes i saadan Fart, medens de ellers bruges til Bugsering og lignende Tjeneste. Sattes Grændsen, som af Landstthinget vedtaget, til 20 Tons, antoges Hensynet til de omhandlede mindre Fartøier at ville ske Fyldest, og naar de midlertidige Bestemmelser i § 7 i Lov om Tillæg med Dampfartøier af 24de Marts 1875 bortfalde, hvilket efter deres eget Indhold vil ske, naar nærværende Lovforslag træder i Kraft, blive da dette almin-

delige Bestemmelser anvendelige ogsaa med Hensyn til Passagerdampfartøier.

Landstthinget ansaa det derhos for rettest af alle Dampskibsføvere, uden Hensyn til Skibets Størrelse og Reifens Længde, at fordre Kjenndskab til Siffringsmidlerne mod Dampskjedlers Sprængning og praktisk Kjenndskab i at sætte en Skibsdampmaskine i Gang og stoppe den, hvilken Kjenndskab er af særdeles Betydning for en Dampskibsfører og kan erhverves i meget kort Tid.

Endelig fandt Landstthinget, at Maskinister, for at opnaae Ret til at fare som første eller eneste Maskinmester, (jvfr. Lovforslagets § 5), burde godtgjøre at have arbejdet i mindst tre Aar ved et Maskinværksted ikke alene, som af Regjeringen foreslaaet, ved Maskiners Forferdigelse og Istandsaetelse men ogsaa ved deres Opstilling, samt at Fordringen om Tjeneste i et Maskinværksted ikke helt kunde bortfalde, naar Vedkommende i lige saa lang Tid havde haft Tjeneste som Medhjælper ved Maskinen paa et Dampskib, men at sidstnævnte Stilling ikkun for en Tid af indtil 2 Aar skulde kunne træde i Stedet for lige saa lang Tjeneste i en Maskinfabrik, naar Vedkommende i mindst eet Aar havde haft selostændigt Arbejde i en saadan Fabrik.

De af Landstthinget i Genhold hertil vedtagne Ændringer har Ministeriet kunnet tiltræde, og da man heller Intet har fundet at erindre imod de øvrige af Landstthinget vedtagne mindre betydende Ændringer, er nærværende Lovforslag affattet ganske overensstemmende med det ovennævnte af Landstthinget i Rigsdagsamlingen 1874—75 ved 3die Behandling vedtagne Lovforslag, kun at Tiden for Lovens Træden i Kraft er sat til den 1ste April 1877 i Stedet for til den 1ste April 1876.