

og i saadanne mindre fjerne Farter dele de sig i to Bager, paa længere Rejser, til Middelhavet, Sortehavet eller over Atlanterhavet til Amerikas Kyst, er det nødvendigt, at de gaa i 3 Skifter, for at de kunne føre Skibet igennem. Der bør altsaa være om Bord paa saadanne Skibe henholdsvis 2 eller 3 Mand, der have bestaaet Maskinisteksamen, og som have kvalificeret sig til at være Maskinmester af 2den Klasse og have haft den ikke saa betydelige Øvelse, som i saa Henseende fordres efter § 13 for at gøre denne Tjeneste. Njemedet med de 2 Ændringsforslag, jeg nævnte, er at gennemføre dette Princip helt igennem; det er for en stor Del fastholdt i Lovforslaget selv; men paa nogle Steder er dog, hvad der vil svare til Tjenesten som 2den eller 3dje Maskinmester af dem, jeg nævnte, overdraget til en Maskinpassjer, og det har Udvalget ikke anset for helt forsvarligt. Jeg skal derfor særlig anbefale, at Ændringsforslagene under Nr. 6 og 7 vedtages, idet de opretholde et Princip, som jeg tror, man absolut bør fastholde. Det maa erindres, at af den Maskinmester, der i Løbet af en Baagt har Ansvaret for Maskinen, afhænger overordentlig meget, han maa have lagt for Dagen, at han besidder baade den Kundskab og de Færdigheder, som sætte ham i Stand til at paatage sig Ansvaret. Det er heller ikke over for Næderne nogen stor Fordring; thi naar man betænker den Kapital, der stikker i et Skib, de mange Mennesker, der ogsaa til sine Tider kunne være om Bord, er den Forskel i Løn mellem en underordnet Mand som en Maskinpassjers og den, der kan fordres af en Maskinmester af 2den Klasse, for ringe til at veje i nogen væsentlig Grad.

Naar jeg har udtalt dette med Hensyn til Ændringsforslagene Nr. 6 og 7, vil jeg bemærke med Hensyn til Nr. 8, at det er egentlig en Omredaktion, om man vil, af Lovforslagets § 8, men støttet til de foregaaende Forslag. Derksom Ændringsforslagene Nr. 6 og 7 vedtages, tror jeg nok, man tør sige, at Ændringsforslag Nr. 8 maa betragtes som vedtaget ogsaa, idet det er en ligefrem Følge deraf. Jeg skal kun fremhæve et eneste Punkt i Ændringsforslag Nr. 8. Der er der ansat, at for Skibe i den indskrænkede Fart med Maskiner af mellem 100 og 500 Hestes Kraft, skal der foruden Maskinmesteren, som kan være af 2den Klasse, være en Medhjælper ved Maskinen. Dette er gjort for at imødekomme en Indvending, som er fremsat af den høitæroede Minister, idet det saa ud, som om der i saadanne Skibe, der gik i den indskrænkede

Fart med Maskiner af mellem 100 og 500 Hestes Kraft, kun fordredes, at der skulde være een fagkyndig Mand om Bord til at passe Maskinen. Jeg skal i Almindelighed bemærke, at i de fleste Dampskibe af nogen Størrelse er der altid, foruden den egentlige Maskinmester, en Medhjælper eller Assistent, som det kaldes, til at hjælpe ved Behandlingen af Maskinen. Noget saadant finder Sted og er ligefrem forudsat i Lovforslagets §§ 13 og 14, idet der der nævnes, at for at blive Maskinmester af 2den Klasse f. Eks., skal vedkommende, foruden at have passeret Eksamen, tillige have været Medhjælper ved Pasning af Maskiner af den og den Størrelse. Det er altsaa ikke noget nyt, der fremgaar fra Udvalget, naar Udtrykket „Medhjælper“ benyttes, men noget, som allerede har fuldstændig Hjemmel i det foreliggende Lovforslag. For øvrigt bekræfter Lovforslaget sig ikke med det underordnede Personale, men kun med det overordnede. Der er som sagt ogsaa i de fleste Skibe Fyrbødere, men ingen af dem komme paa Tale derved.

Efter dette skal jeg henlede Opmærksomheden paa et følgende Afsnit, nemlig §§ 9—15, der omhandle de Betingelser, der skulle stilles for at opnaa Patent eller Bevis som Skibsfører, Styrmand, Sættekipper, Maskinmester af 1ste og 2den Klasse eller Maskinpassjer. Hertil høre Ændringsforslagene 9—19. Af disse Ændringsforslag skal jeg først betragte dem, der ere stillede af hele Udvalget. Det første af disse er Nr. 10 til § 9. I § 9 er der forfæstlige Bestemmelser, der ere betegne ved a. b. c. o. f. v., hvor der stilles Fordringer, der maa opfyldes for at faa Bevis som Skibsfører. Der hedder det, (Nr. o., „at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling“. Udvalget har syntes, at denne Bestemmelse var noget for streng. Udtrykket „en i den offentlige Mening vanærende Handling“ er jo et temmelig elastisk Begreb, og det kunde vel hænde, at det i de forfæstlige Lag af Folket bliver betragtet paa en noget forfæstlig Maade. Derjom en ung Sømand har paadraget sig en Straf af en eller anden Art, maatte i Retning af noget, som der i hans Stand ikke lægges saa høj Vægt paa, saa var det strengt, at han maatte for hele sit Liv skulde være forhindret fra at kunne følge sit Kald og saa Forsømmelse i sin Stand. Udvalget har derfor ment, at det var at foretrække at vælge den Bestemmelse, som findes i Næringsløven af 1857, og som gaar ud paa, at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde eller er under Tiltale for