

gældende Sønæringslovs § 29, men har en mere almindelig Karakter.

Da Sønæringsbevis ikke altid vil kunne opnaas, selv om Eksamenbetingelserne foreligge, har man ved Udkastets § 33, 1ste Stykke, indrømmet Navigatorer og Maskinister, der have taget de nuværende Navigations- eller Maskinisteksaminer, en vis Frist til at opnaa Sønæringsbevis paa Grundlag af de bestaaede Eksaminer.

Et Mindretal (*H. J. Christensen*) ønsker at fremhæve det formentlig uheldige i, at denne Overgangsbestemmelse udelukker de unge Mennesker, der har bestaaet Styrmandseksamen i Henhold til Lov af 25. Marts 1892, men mangler fornøden Søfart inden den eventuelt nye Lovs Ikrafttræden, fra den Ret, der hviler paa den bestaaede Eksamen og den senere indenfor det i Udkastet nævnte Tidsrum erhvervede Søfart, til Opnaaelse af Sønæringsbevis som Skibsfører.

Et andet Mindretal (*F. Hansen*) finder, at den, der ved at bestaa den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 30. Marts 1892 har erhvervet sig Ret til, naar han opnaar den dertil krævede Fart, at erholde Bevis som Styrmand, ogsaa fremtidig burde bevare denne Ret, ligesom han derefter — uden at underkaste sig den i nærværende Lovforslag omhandlede Skibsførereksamen — burde kunne faa Bevis som Skibsfører, naar han opfylder Betingelserne med Hensyn til Fart. Ligeledes finder Mindretallet, at den, der har bestaaet den udvidede Styrmandseksamen i alle Fag efter Lov af 30. Marts 1892, burde anses for at opfylde nærværende Lovforslags Krav om bestaaet Eksamen, for saa vidt angaar Retten til at føre Udvandrer-skibe paa fremmede Verdensdele.

Bestemmelsen i § 34, 1ste Stykke, maa ses i Sammenhæng med Bestemmelsen i § 37 i Udkastet til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styr mænd m. m., idet der herefter vil kunne komme Tilfælde frem, hvor vedkommende har bestaaet Kystskipperprøven, Sætteskipperprøven eller Styrmandseksamen efter Lovudkastets Bestemmelser og dog ikke opfylder Fartsbetingelserne efter nærværende Lov for Erhvervelse af det paagældende Sønæringsbevis.

Til det af *O. Mortensen* stillede Ændringsforslag har Forslagsstilleren gjort følgende Bemærkninger:

Medens Bestemmelserne angaaende

Antallet af Navigatorer synes at burde træffes efter Skibets Størrelse og Fart og Farvandets Beskaffenhed, vil det afgørende for Maskinmestrens Vedkommende være Maskinens Hestekraft og Art, Tjenestetidens Længde samt de klimatiske Forhold, og Bestemmelserne om Størrelsen af Maskinbetjeningen synes at burde afpasses herefter.

Lovudkastets Bestemmelser synes dog i forskellige Retninger allerede at fravige disse Principper. Saaledes udkræves kun een Maskinmester ved Sejlads fra Libau til Hamborg, medens det samme Skib skal have to Maskinmestre, hvis det sejler mellem Frederikshavn og Stavanger, uagtet den første Rejse foretaget med en almindelig Fragtdamper normalt vil tage ca. 48 eller ca. 72 Timer, eftersom Skibet gaar gennem Kielerkanalen eller nord om Jylland, medens den sidste Rejse som Regel kan gøres paa ca. 20 Timer. Det vil derhos kræves, at den ene Maskinmester under Rejsen, der kan vare op til 72 Timer, stadig skal være i Tjeneste og bære Ansvaret for, hvad der sker i Maskinen. Efter Lovudkastet udkræves yderligere, at der i et Skib, der gaar herfra til Amerika, skal være 3 Maskinmestre, medens et Skib, der gaar fra Archangelsk i det Hvide Hav ned til Sortehavet, kun behøver 2 Mestre. En Del af denne sidste Rejse vil foregaagennem Middelhavet, hvor Forskellen mellem Navigatorens og Maskinmesterens Tjeneste træder særlig skarpt frem, idet Varmen under Opholdet paa Kommandobroen i langt mindre Grad virker genevende, medens derimod den stillestaaende Luft og Varmen giver en Temperatur i Maskinrummet, der ofte kan naa op til over 50° Celcius, hvorhos Ophold i Maskinrummet yderligere er usundt paa Grund af Olie dampene og Maskinluften, og dog vil det under disse Forhold være nødvendigt for Maskinmestrene at arbejde i *mindst* 12 Timer i Døgnet, saavel paa Hverdage som paa Søn- og Helligdage.

I den af Kommissionen af 1886 afgivne Betænkning fremhæves dette Forhold da ogsaa, idet der heri udtales Pag. 27:

„At der i Fart paa fremmede Verdensdele med saa store Skibe, for hvis Vedkommende der jo forlanges i det mindste 3 uddannede Dæksbefalingsmænd, og hvorunder blandt andet kommer Skibe som Thingvallaselskabets, bør være en 3die Mester, der kan forudsættes i hvert Fald at have nogen Indsigt i Maskinens Betjening, synes ikke at kunne bestrides; naar Middelhavsarten er medtaget, er