

Dampere. Altsaa her kan man sige, at Forholdet ogsaa gælder den kvantitative Side af Maskinbetjeningsspørgsmaalet. Nu vil det let ses, at de her fremdragne Forhold, baade den kvalitative og kvantitative Side af Maskinbetjeningsspørgsmaalet, vedrører Rederivirksomhedens Økonomi, saaledes at de her omhandlede Lovbestemmelser er at afveje under Hensyn dels til behørig Sikkerhed for Liv og Gods paa Søen, dels under forsvarligt Hensyn til Redernes økonomiske Interesser og tillige — samt i Sidestilling hermed — under behørigt Hensyn til Maskinpersonalets berettigede Interesser. Hvad først angaar Maskinpersonalet, saaledes som det er omhandlet i Lovforslaget, er der sondret mellem tre Hovedafdelinger. Den første omfatter Maskinmestrene, der atter falder i tre Klasser, nemlig som det er foreslaaet: Maskinmestre af første, anden og tredje Klasse. Anden Hovedafdeling omfatter Maskinpassere og tredje Hovedafdeling Motorpassere. Det er Skibsmaskinens Hestekraft, under visse Omstændigheder tillige i Forbindelse med det for Fartøjerne tilladte højeste Passagertal, som drager Grænserne for Maskinpassernes og Motorpassernes sønæringsretlige Virksomhedsomraade. I Sønæringslovforslagets § 4 tildeles for Motorpasseren Ret til at fungere som eneste Mester, hvor Motoren ikke overstiger 200 HK., eller hvor det for Fartøjet tilladte Passagerantal ikke overstiger 600. De paagældende Grænser er ret skønsmæssige. Det har imidlertid forekommet Udvalget, at disse Grænser er satte forholdsvis højt op, hvorfor Udvalget ved Ændringsforslag Nr. 3 til Sønæringslovforslagets § 4 foreslaar at nedskrive Grænsen for Maskinens Hestekraft til 150, samt endvidere under Hensyn til de særlige Krav til Sikkerhed, der stilles, hvor Talen er om Passagertrafik, at nedskrive Passagerantallet til 400 i Stedet for de 600 Passagerer, der ellers var Maksimum for Motorpassernes sønæringsretlige Virksomhedsomraade. Dette er den ordinære Grænse, men jeg skal her udhæve, at Ændringsforslaget i Lighed med, hvad der var indeholdt i det forelagte Lovforslag, giver Ministeren Ret til at dispensere herfra, hvor Talen er om Sejlskibe med Hjælpe-motor af ikke over 200 HK. Og forstaar jeg det rigtigt, har den højtærede Minister Ret til at dispensere ikke alene fra Bestemmelsen om, at der skal være Motorpasser i Sejlskibe, men han kan vist ogsaa dispensere fra Kravet om særlige Motorpassere i saadanne Skibe

i det hele taget. Kun i een Henseende rører Ændringsforslagene ved Grænsen for Maskinpassernes Virksomhedsomraade. Udvalget gaar nemlig ud fra, at i Henhold til de Bestemmelser, der er indeholdte i kgl. Anordning af 16. Juni 1911, vedrørende henholdsvis Motorpasseres og Maskinpasseres Uddannelse, maa Maskinpassere gennem den teoretiske og faglige Uddannelse have faaet samme Betingelser for at passe Motorer som Motorpassere, og under disse Omstændigheder finder Udvalget det naturligt for Maskinpassere at aadne den samme Ret, som er hjemlet for Motorpassere til at passe Skibsmotorer, og man stiller i Henhold dertil Ændringsforslag under Nr. 15 til Sønæringslovforslagets § 11, hvorhos sidste Linie i første Stykke af Ændringsforslag Nr. 3 til Sønæringslovforslagets § 4 omhandler det samme Forhold, og altsaa i saa Henseende sidestiller Maskinpassere med Motorpassere.

Maskinmestre er for Øjeblikket ifølge den nugældende Sønæringslov delt i to Klasser, en 1ste og en 2den Klasse. Som allerede omtalt foreslaar man i Lovforslaget, at disse 2 Klasser suppleres med en 3die Maskinmesterklasse. Udvalget ser imidlertid ingen egentlig Grund til at indføre en saadan 3die Maskinmesterklasse, og man foreslaar derfor at lade en Undermesterklasse træde ind i Stedet herfor og da saaledes, at der til Undermesterens faglige Uddannelse skal stilles noget lempeligere Krav end til en Maskinmester af 3die Klasse, baade hvad angaar Søfarten, og hvad angaar Haandværksprøven, idet Haandværksprøven først kræves bestaaet, naar han efter at have faaet Undermesterbevis vil have Maskinmesterbevis af 2den Klasse. Hertil sigter Ændringsforslagene Nr. 4, 16, 17, 18, 19, 20, 25, 26 og 27, alle til Sønæringslovforslaget. Af disse indeholder Ændringsforslag Nr. 19 en Realitet, idet der ved dette Ændringsforslag stilles noget forøgede Krav til Undermesterens Tjeneste, den skrives op fra 4 til 6 Maaned, idet nemlig Undermesteren paa Grund af de lempede Krav ikke forud for Erhvervelsen af Undermesterbeviset har faaet den Søfart, som var forudsat for Maskinmestrene af 3die Klasse, og derfor, naar han skal have Bevis som Maskinmester af 2den Klasse, maa have noget større Fart end forudsat for en Maskinmester af 3die Klasse. De nugældende Lovregler gaar ud paa, at der kræves 3 Maskinmestre i Fart paa Middelhavet, naar Maskinen er over 500 H. K., i Lovforslaget