

væsentlig højere, nemlig 844. Her er altsaa en Nedgang af 10 pCt. Dette turde pege paa — og i saa Henseende er jeg i Overensstemmelse med de Betragtninger, det ærede 11te kongevalgte Medlem (Bojsen) fremførte —, at der var Anledning til i nogen Maade at være varsom med de Krav, man stiller ved disse Eksaminer.

Hvad i øvrigt Statens fremtidige Forhold til Navigationsskolerne angaar, tiltaler den her foreslaaede Ordning mig til en vis Grad, men egentlig ud fra et noget andet Synspunkt end det, det ærede 11te kongevalgte Medlem gjorde gældende. Forholdet bliver jo det, at Staten tilsikrer disse Skoler, for saa vidt de erhverver Godkendelse, et fast Tilskud, garanterer Lærerlønningerne og vinder derigennem selvfølgelig Adgang til at kontrolere deres økonomiske Drift. Naar man imidlertid ser hen til Elevantallet paa de forskellige Skoler og navnlig fæster sig ved, at Navigationsskolen i Rønne i de sidste fem Aar har haft alt i alt 42 Elever — for at være meget nøjagtig $42\frac{1}{3}$ —, altsaa ikke en Gang det Elevaltal, der fremtidig efter § 30 vil kræves for at faa Godkendelse, spørger man uvilkaarligt sig selv: Er der ogsaa virkelig Anledning til at opretholde saa mange Skoler? Og naar jeg siger, at jeg føler mig tilfredsstillet ved den her foreslaaede Ordning, er det ud fra den Betragtning, at vi her — deri er jeg enig med det ærede 11te kongevalgte Medlem — har at vise Hensyn overfor det bestaaende, og da vi har 7 Navigationsskoler, kræver denne Omstændighed en Hensyntagen; det kræves, at der overfor det saaledes bestaaende gaas frem med varsom Haand. Men i øvrigt er jeg i Modsætning til det ærede Medlem principiell Tilhænger af Statsskolen, og jeg vil føje til, at det her foreliggende Lovforslag er for mig ikke mindre tiltalende derved, at det synes mig at aabne Adgang til en lempelig og hensyntagende Overgang til Statsskolen.

Jeg har med disse Bemærkninger vedrørende Navigationsundervisningslovforslaget i alt væsentligt ogsaa omhandlet Bestemmelser i Søneringslovforslaget, men dette indeholder dog en Del andre Hovedbestemmelser, som jeg blot skal pege paa: Bestemmelsen om obligatorisk Synsprøve, mere tidssvarende Bestemmelser vedrørende Fiskerfart og Maskinbetjening i Motorfartøjer, om Udvidelsen af den indskrænkede Fart til at strække sig over hele Østersøen, om Regler for Førning af større søgaaende Lægtøer og Regler for

Lystsejlad. Der er kun et Par Bemærkninger, jeg ønsker at knytte til Bestemmelser i dette Lovforslag.

I § 5 foreslaas, at en Mand, der har Bevis som Maskinpasser, skal kunne passe Dampmaskiner af ikke over 125 H. K. Et Mindretal i det Udvalg, der har udarbejdet det her foreliggende Lovforslag, Maskinmester Mortensen, har foreslaaet, at Grænsen for de Maskiner, hvis Betjening skulde overlades til Maskinpassere, skulde sættes til 100 H. K. Jeg vil hertil bemærke, at jeg under Maskinpasserne alt muligt godt, men Forholdet bliver imidlertid her saaledes, at hvad vi giver med den ene Haand, tager vi med den anden, hvad vi giver Maskinpasserne, tager vi fra Maskinmestrene, og jeg ønsker her at henpege paa, at det paagældende Mindretal anfører, at hvis denne Bestemmelse i Lovforslaget vedtages, vil 25 pCt. af de Maskinmestre, der for Tiden er ansatte i Dampskibe med Maskiner paa under 125 H.K., have Udsigt til at miste deres Stilling. Det paagældende Mindretal stiller ogsaa andre Ændringsforslag; blandt hvilke jeg skal pege paa Kravet med Hensyn til Antallet af Maskinmestre i Dampskibe med Maskiner paa over 500 H.K., som farer paa Middelhavet, Island eller fremmede Verdensdele. Jeg skal ikke udtale mig nærmere herom, men blot erklære, at det forekommer mig, at den Begrundelse, som det paagældende Mindretal har givet sine Ændringsforslag, er af den Beskaffenhed, at ogsaa disse har Krav paa at indgaa som Led i Udvalgets Overvejelser.

I § 6 møder vi for første Gang Udtrykket „søgaaende Sejlskib“. Der staar i Udvalgets Betænkning, at ogsaa dette Udtryk er et af dem, der har meldt sig som egnede til nærmere Definition. Udvalget erklærer imidlertid, at en saadan Definition er vanskelig at give. Udvalget er altsaa ikke enig om, hvorledes det skal defineres, men et Øjeblik senere erklærer Udvalget at være enig om, hvorledes det *ikke* skal defineres. Det skal nemlig ikke defineres paa den Maade, hvorpaa det er forstaaet i Loven om Tilsyn med Dampskibe og Tilsyn med Sejlskibe, og saa træder Udvalget sig i øvrigt med, at der vil i Praxis neppe raade megen Tvivl om Forstaaelsen af det paagældende Udtryk. Nogen positiv Retledning til Udtrykkets Forstaaelse giver Udvalget altsaa ikke. Det forekommer mig egentlig mindre rationelt, at man i Loven indfører Udtryk, om hvilke den almindelige Fagkundskab