

ingenlunde blive ringe. Vi skulle have 3 Inspektører, hver med indtill 6,000 Kr. Lønning; dertil kommer Rejsepenge, naar en Skibsinspektør blot skal  $\frac{1}{4}$  Mil bort fra sit Hjem, og det er en Selvfølge, at hans væsentligste Virksomhed vil blive paa Rejser; der kan vel nok forekomme enkelte Tilfælde, hvor han ikke behøver at rejse, men næsten hele hans Virksomhed maa falde paa Rejser. Foruden Rejsepenge skal Skibsinspektøren have Dagpenge, og her skulle vi dog ogsaa mindes, at, medens Rigsdagen i 1874, paa en Tid, da Pengenes Værdi stod saa lavt, som den ikke havde staaet i mange Tider, gav en Lov, hvori man fastsatte Diæternes Størelse til 6 Kr., gaar man nu til 8 Kr. Jeg skal nu ikke sige noget Væsentligt derimod, jeg tror nok, at de 8 Kr. Dagpenge kunne gaa med; men saa skal man ogsaa, da han har sit væsentligste Arbejde paa Rejser, ned sætte Lønnen ikke blot under 6,000 Kr., men maasse under Begyndelseslønnen 4,000 Kr. Dertil komme Udgifter for Staten til den tekniske Bistand, der skal ydes Inspektøren. Det er vel muligt, at Inspektøren ikke ret ofte vil være bekendt at kræve teknisk Bistand, da det mulig kan anses, som om han ikke i Almindelighed er istand til selv at udføre Tilsynet; men det kunde jo dog ogsaa nok være, at han ikke vilde være utilbøielig til at unde Andre, for Exempel sine Bekjendte, Fortjeneste. Smidletid, det Spørgsmaal skal jeg lade ligge, hvorimod jeg kun vil minde om Betalingen, der skal ydes Besigtigelseskommissionen. Sammenholder man denne Betaling med den, der blev fastsat ifølge Loven af 1874, vil man se, at Betalingen ifølge nærværende Lov varierer fra 45 til 72 Kr., medens den efter Loven af 1874 varierede fra 30 til 48 Kr. Jeg finder, at der kun er meget liden Grund til nu at sætte Betalingen høiere end dengang. I det Hele taget vil jeg nok sige, at, naar et Medlem af Besigtigelseskommissionen for blot at arbejde  $6\frac{1}{4}$  Time skal have 32 Kr. plus Rejsepenge, er det lovligt rundeligt, og der kunde nok være Grund til at foretage nogen Nedsættelse. Endelig kan Statskassen komme til at give Erstatning til vedkommende Skipper; det kan vel være muligt, at det kun bliver saa Tilfælde, men saa gaar det ud over Skipperne; men skal der gives Erstatning, bliver det meget betydeligt. Det har en overordenlig Betydning for en Skipper, særlig naar han fører et større Skib, om han maa have det liggende i længere Tid paa eet Sted, maasse endog saa med betydelig Last. Endelig skal der betales for Paategning, om Skibets Istandføttelse er foregaaet, og Betalingen herfor varierer fra 12 til 20 Kr. Jeg synes i det Hele taget, naar man lægger alt det sammen, at det bliver dygtig rundeligt. Endnu vil jeg kun sige, at der mangler en Paragraf i dette Lovforslag. Dersom en Skipper nemlig har sit Skib liggende lastet, og Veiret er rigtig godt, og saa muligvis Inspektøren kommer

og vil foretage Syn, men Skipperen, paa Grund af, at han er færdig med Lasten, og Tiden er knap, vil gaa tilhøjs, medens Inspektøren er paa Skibet, hvad skal saa den Lide, som gjør dette? (Udfrydelse). Man kan tage Exempel efter England; der veed maasse det ærede Medlem, at man har været saa forsynlig at sætte en saadan Paragraf ind i Loven, som giver Straf for en saadan „Bortførelse“. Man kalder det en Bortførelse maasse af Hensyn til, at en saadan Inspektør kan være som en Gjenstand, man har særlig Kjærlighed til. Der er fastsat i England en Bøde af 100 Pstrl. eller 10 Pstrl. daglig. Det er maasse noget dyrt; men jeg vil dog, hvis man mener at skulle have dette Lovforslag gennemført iaar, tillade mig at henlede Hingets Opmærksomhed paa, at det er ønskeligt at have en saadan Bestemmelse, som man dog maasse ogsaa kunde have i Instrugerne, saaledes at man ikke behøvede at have den i Loven.

**Størup:** Jeg skal villig erkende, at dette Lovforslag egentlig kun er et Gjenfin af det oprindelige, men desuagtet maa jeg dog tillade mig at gjøre nogle Bemærkninger derimod. For at begynde med Begyndelsen og der, hvor den sidste ærede Taler slap, nemlig ved Skibsinspektørerne, saa tror jeg ikke, at der er nogen Fare for, at de ville blive bortførte; thi Skibet kan ikke godt seile, førend det er udklareret, og Skibsinspektøren vil selvfølgelig nok sørge for, at det ikke er udklareret, før han har inspiceret det; og endydeligere: hvis dette Lovforslag bliver vedtaget, kan et Skib ikke blive udklareret, førend Skibsinspektøren har givet sin Erklæring. Efter Lovforslaget skal der ansættes 3 Skibsinspektører, som skulle have et vaagent Die med samtlige danske Skibe, være sig Seilskibe eller Dampskibe. Disse skulle til den Ende gaa ombord, gjøre sig bekendt med Lastens Bestuning, med Skibets Udrustning, for at kunne vide, om Skibet virkelig er sødygtigt. Dersom et saadant Eftersyn skal have nogen Betydning, maa det selvfølgelig foregaa hver Gang et Skib begiver sig ud paa en Reise. Naar vi nu veed, at vi i Danmark have 3,160 Skibe over 4 Tons, og vi maa forudsætte, at disse Skibe gjøre 33,000 Rejser, saa er der for de 3 Skibsinspektører at gjøre 33,000 Visiter om Aaret. Fordele vi dem paa Dagen, bliver det 100 pr. Dag eller for hver Inspektør 33 Visiter pr. Dag. Jeg tror, at det vil staa klart for Enhver, at det er et Arbejde, som ikke kan forlanges. Jeg har ganske vist ikke her taget i Betragtning, hvad der staa i § 4 om de Skibe, der gaa indenfor Liniernes Løgel—Lindesnæs og Nygenwalde—Kalmar, hvorved de paa en Maade fritages for Undersøgelse, idet Ministeren kan give en Instru, som befrier Inspektørerne for at efterse disse Skibe, medmindre der er særdeles stærk Grund til Mistanke. Her er altsaa forud-