

usdygtigt. Det forekommer mig, at der i sidste Linie, hvor der staar: „paa Grund af Overlastning eller Lastens urigtige Stuvning og Fordeling“ er glemt: „for lidt Ballast“. Naar man ser paa de strandede Skibe, har det navnlig været ballastede Skibe, jeg tror i alt Fald, at det ofte sker, at Skibe seile med for lidt Ballast, saa at de ikke stille saa dybt i Vandet og ikke have den Mangroveene, som de burde have. Jeg skal ogsaa her nævne en Mangel, fordi den staar i Forbindelse hermed. Der staar nemlig: „Overlastning eller Lastens urigtige Stuvning.“ Det forekommer mig heldigt, om man istedetfor nogle af disse mindre heldige Bestemmelser i Lovforslaget havde en særskilt Lovbestemmelse, som paabød, at der ogsaa i Danmark fandtes autoriserede Lastestuvere: 3: Folk, som stuve Lasten. De findes i mange andre Stater; ja, jeg tør næsten sige alle andre. Jeg veed i alt Fald et enkelt Tilfælde her i Danmark, hvor det for ikke længe siden voldte en Del Bæmskelighed, at et Rhederi for et fremmed Skib forlangte autoriserede Lastestuvere, men ikke kunde faae det; thi de findes ikke. Jeg trækker dette frem, fordi jeg tror, at Stuvningen spiller en stor Rolle, og det er jo ikke Meningen med Skibsinspektørerne, at de ogsaa skulle tilse Lastens Stuvning, det kunne de ikke. Man har jo autoriserede Vandmestere og Gasmestere af Hensyn til Forhold, hvor Uforsigtighed kan foranlede store Ulykker. Jeg tror ogsaa, at der er al mulig Grund til her at have saadanne ebsvorne Mænd, som have et Certifikat for, at de forstaa at stuve en Last. I en senere Paragraf, § 18, staar der: „Ved Indladningen skal Skipperen sørge for, at Godsens Stuvning sker paa rette Maade, om Stuvningen end iøvrigt sættes af egne dertil ansatte Folk“. Skipperen maa have Hovedansvaret, om jeg saa maa sige, men det er lettere at skyde Ansvar over paa Skipperen, end det er for Skipperen at udføre det, som egentlig er paalagt ham i Loven. Skibet lastes jo med Forstjelligt, med Korn, Bomuld, gammelt Jern, som jeg har hørt sige skal være det Værste, der skal særegent Kjendestab dertil. — Være saadanne Folk tilstede, som Staten havde Sikkerhed for være dygtige dertil, tror jeg, man vilde betydelig hjælpe paa det, som kaldes Lastens Forstydning. I § 4 staar der om Skibsinspektørerne, at de have Ret til at gaa ombord i et hvilket som helst dansk Skib og undersøge Skibet, dets Udhaling, Belastning m. m. Jeg skal strax tilstaa, at denne Paragraf er betydelig ændret fra, hvad der tidligere stod, men selv saaledes, som det nu staar, at Skibsinspektørerne have Ret til at stoppe ethvert dansk Skib, naar det f. Ex. seiler forbi Kjøbenhavn, kan jeg dog ikke tilraade, at Bestemmelsen om en saadan Ret skal blive staaende. Dette behøver ikke lang Motive-

ring. Naar et Skib med en Ladning fra Rusland paa Seiladsen forbi Kjøbenhavn ankrer op her — i Reglen for et Par Timer — kunde der jo være meddelt Skibsinspektøren Noget — det være feilt eller ikke —, saa at han mente at burde gaa ombord og paa en eller anden Angivelse være berettiget til at stoppe Skibet; men derved vilde opstaa forvillede Forhold med Hensyn til Befragtningen af Skibet, selv om det kun blev opholdt i nogle Dage. Nei, lad de Skibe seile, som ere i Søen. — Jeg kan forøvrigt ikke se Andet end, at de Forandringer, der ere gjorte i Landstatinget, ere meget heldige i det Hele taget. Jeg skal ikke dvæle ved Bestemmelserne i det oprindelige Lovforslag, men for at bevise min Udtalelse om Landstatingets Behandling skal jeg nævne, at der i Slutningen af det oprindelige Lovforslags § 8 stod, at, hvis Skibets Eier, Rheder eller Fører var utilfreds med den af Skibsinspektøren truffne Afgjørelse, kunde han begjære Besigtelse foretaget af en Besigtelseskommission, men denne skulde efter det oprindelige Forslags § 11 bestaa af tre Mænd, hvoraf Skibsinspektøren selv skulde være Formand. Jeg kunde ikke have været med til, at en Mand skulde bedømme sig selv, idet han fungerede som Formand i en Kommission, der bestod af tre. Da disse Bestemmelser jo nu imidlertid ere strøgne, skal jeg ikke dvæle længer derved, men saaledes er der gjort mange nødvendige Forandringer og Forbedringer i Lovforslaget. Med Hensyn til § 11, da kan jeg ikke, — ialtsald ikke i dette Øieblik, — gjøre mig rigtig fortrolig med den Bestemmelse: „Frigives Skibet, uden at dette Ansvar paalægges Statskassen, afgjør Kommissionen, om de med Forretningen forbundne Udgifter skulle falde Statskassen eller Skibet til Byrde.“ Det forekommer mig nemlig, at der maa være en klar og tydelig Regel for saadanne Tilfælde. Derjom Skibet er blevet stoppet uden Grund, saa forekommer det mig ikke at være tilstrækkeligt, at man betaler Besigtigelsesomkostningerne og erstatter det daglige Lab, thi Stopningen kan saa overordentlig let føre andre Lab med sig. Et saadant Skib kunde saaledes muligen have faaet en Fragt, som det nu ikke faar, fordi det kommer nogle Dage senere. Jeg mener derfor, at Bestemmelsen maa være aldeles ren, saaledes at naar Rigtigheden af den Marsag, hvorfor Skibet er blevet stoppet, ikke kan bevises, saa skal Rhederen eller Skibsføreren, hvem det nu er, have fuld Erstatning af det Offentlige. Hvad endelig angaar § 14, da holdt jeg ikke meget af den deri omtalte Klage fra Mandsskabet. Jeg hører ikke til dem, som ville berøve de Undergivne deres Ret eller Miblerne til at komme til deres Ret overfor de Overordnede, men jeg vil sandelig ligesaa ivrig bekæmpe enhver Bestemmelse, hvorved man vil give de Underordnede en Ret eller ialtsald en overordentlig