

flor Fristelse til at benytte en Ret til at stoppe Skibet, og det, at det bestemmes, at dersom det viser sig, at Klagen har været ubegrundet, skal Mandfæbet betale Omkostningerne eller straffes med Fængsel, er ikke tilstrækkeligt, thi Resultatet vil dog altid blive det, at Næderen kommer til at lide et større eller mindre Tab. Der var en æret Taler (Stürup), som henlede Dømmeksheden paa § 20 om, hvorledes der skal forholdes, naar et Skib støder paa Grund. Jeg tror nu egentlig, at det ærede Medlem der har tænkt paa Lovforslagets oprindelige Bestemmelse, men her er jo netop eet af de Punkter, hvor der er foregaaet en Forbedring fra, hvad der stod i det oprindelige Lovforslag. I det oprindelige Lovforslag stod der, at naar et Skib støde paa Grund, skulde Skipperen naar Skibet ankom til et udenrigt Sted, hvor der fandtes Midler dertil, lade Skibet undersøge osv., hvilket nu i Landstinget er blevet rettet til den langt bedre Bestemmelse, at dersom Skibet lider Skade paa Reisen ved at støde paa Grund, skal Skipperen osv. Jeg tror altsaa nok, at denne Ulempe forsaavidt er hævet. Der kunde selvfølgelig være Anledning til at fremsætte yderligere Bemærkninger, men jeg skal ikke trætte det ærede Thing med at gaee videre i denne Retning. Med Hensyn til det, jeg udtalte om autoriserede Lastestuvere, skal jeg endnu blot tilføje, at dette synes at være ganske i Overensstemmelse med Kommissionens Betænkning, idet det i denne udtales, at: „der hører en særlig Kundskab til at stuve en Last saaledes, at Bægten fordeles paa den rette Maade, især naar Ladningen bestaar af forskelligeartede Gjenstande, og man har derfor som oftest særlig kyndige Folk, Lastestuvere, til at forestaa dette Arbejde“. Jeg skal ikke idag komme dybere ind paa denne Sag men blot endnu fremhæve, at naar man er noget tilbøjelig til at nævne England som et Exempel for Danmark, saa maa man ikke glemme, at Forholdene i England jo vare og ere ganske væsentligt forskellige fra Forholdene her i Landet. Det, som hovedsagelig bevirkede, at Blimsoll reiste det store Nøve i England, var det usædvanligt store Antal Forskis, som fandt Sted navnlig paa Englands Kyster. Men hvilke Skibe var det, som forliste? Det var hovedsagelig Kystfarere. Fjærend Dampskibene bleve almindelige, vrinlede det af Seilskibe ved Englands Kyster, som belastede med Kul soer fra det ene Sted til det andet. Da Dampskibene kom frem, søgte disse Skibe sig meget trykkede af Konkurrencen; de svarede ikke længer Regning, og den naturlige Følge heraf var den, at de — for at Renten kunde komme nogenlunde ud kontant — ikke bleve vedligeholdte af deres Nædere paa den Maade, som de skulde, og saaledes fremkom der i England et umaadeligt stort Antal Skibe, som virkelig vare usødygtige.

Jeg skal tillade mig at oplyse dette med Tal, idet jeg skal meddele, at der i Maren fra 1864—69 forliste ikke mindre end 6,357 af disse saakaldte Kullskibe paa Englands Kyster. Saadanne Forhold kjende vi jo slet ikke heri Danmark, mine Herrer. Uden at jeg skal forbyde mig i den mindre indenrigste Fart, skal jeg blot sige, at imedens disse særlige Forhold ere tilstede i England, er det jo Noget, som vi Alle vide, at Englands Kyster besuden ere opfyldte med farlige Klipper eller Rev, samt at der derovre herfter overordentlig stærke Storme og Strømme. Hele den engelske Kyst er klippet, og Farvandet som følger deraf meget farligt, men et saadant Forhold kan jo aldeles ikke overføres paa vore Farvande. Det er jo selvfølgelig, at hvis Braadden blev tagen bort fra denne Lov, nemlig hvis denne Lov blev vedtagen af alle andre Nationer, saa ville mine Indvendinger imod den være langt færre, men saalænge som man ikke kan sige, at denne Lov bliver international, saalænge tror jeg ikke, at man vil naae det Maal, som man sigter efter at naae, men at man derimod meget let vil naae et andet Maal, som senere maaste vil vise sig ikke at være det, som man havde tænkt at naae, idet man maaste netop ved en saadan streng Undersøgelse vil bevirke en Tilbagegang i vor Skibsfart istedetfor en Fremgang. Jeg kan ikke slutte mig til Lovens Bestemmelser, navnlig med Hensyn til Skibsinpektørerne, idet man der- ved for at fange den enkelte Forbryder i Fragtfarten — jeg bruger her akkurat de samme Ord, som ere brugte i den Petition, som er indsendt fra Grossererforeningen — „lader ligesom en Arrestordre svæve over Hovedet paa alle danske Fragtfarere; thi for at ramme de usødygtige Skibe lægger Lovforslaget i Virkeligheden en saadan Byrde paa de sødygtige“. Jeg tror ikke engang, at den høitærede Minister vil kunne afdisputere mig, at man ved denne Lov, for at fange nogle enkelte Forbrydere, som naturligvis findes, lægger en Skat paa en stor Mængde Fragtfarere. Et er naturligvis, om en Lov i sin Almindelighed fastsætter, at saadant og saadant skal et Skib være, at de og de Regler skal det følge, vi undersøge det ikke, fjærend vi have faaet disse Regler. Altsaa ligesom vi have Regler for Dampskibe, kunne vi udvide dem til ogsaa at gjælde for Seilskibe, men at gaa i den modsatte Retning og hindre dem, som have opfyldt enhver Betingelse, tror jeg ikke er rigtigt. Endelig skal jeg slutte med at henvise til Forholdet med danske Skibe i Udlandet. Jeg er meget tvivlsom, om man ikke ogsaa der er kommen ind paa en feil Vej. Lader os nøies med de Skibe, som komme i danske Havne, og sige, at naar de komme i Havn, undersøge vi dem, inden de gaa ud paa en ny Rejse, men at gaa saa vidt som her, at danske