

Folks Opgaver vil være den, at indskrænke deres Undersøgelser netop til saadanne Tilfælde, hvor der er noget Alvorligt at prøve. Men at der nu, navnlig med Hensyn til vore Seilflaader, er noget Bæsentligt at gjøre, tror jeg virkelig fremgaar af enhver Undersøgelse af disse Alder og Beskaffenhed. Seilflaaderne ere jo stillede i den yderst uheldige Situation ligeoverfor Dampflaaderne, at de blive mere og mere urentable, forsvinde mere og mere; men deraf er der ogsaa den uheldige Følge, at de blive ældre og ældre, mindre og mindre stikke til Kampen mod Havet, og mere og mere stikke til at forlise mod en god Forsikringssum. De 1,118 Skibe over 60 Tons, som efter den Opgivelse (fra 1874), som jeg her har for mig, tilhørte den danske Handelsmarine, vare efter Gjennemsnittet omtrent 16 Aar gamle dengang, og de ere efter Gjennemsnittet ikke blevne yngre, thi det er en Erfaring, at hvert Aar bygges mindre og mindre Seilflaader, men mere og mere Dampflaader. Seilflaaderne tage bestandig af, Dampflaaderne bestandig til, og derfor vil Gjennemsnittet alderen for de første, hvis den kunde opgjøres i dette Diebliff, vise sig endnu højere end den, jeg her har opgivet. Deraf følger tillige, at der er, og med hver Aar mere vil blive, i Seilflaaden et større Antal Skibe, som i allerhøjeste Grad trænger til Efterlysning. Det vil være Skibsinspektørernes naturlige Opgave at følge alle disse Skibe, at gjøre sig fortrolige med dem, at vide, hvor de have Noget at gjøre og hvor ikke, og samtidig at følge med Bygningen af de nye Skibe, hvad enten det er Seil- eller Dampflaader. Denne Opgave er ikke saa stor og uløselig, som man skulde tro. Sømandtjenesten er vidunderlig Gave til at kjende Skibe fra hinanden, ligesom der er Folk, der kunne kjende Heste fra hinanden, saa at mangen en Mand, selv om han ikke er noget stort som praktisk Sømand, er fortrolig med det aldeles overveiede Antal af danske Skibe, og er der 3 Inspektører, som kunne fordele Landet mellem sig, er der neppe Spørgsmaal om, at de meget let iforveien ville vide Bessked med et hvilket som helst Skib i al Almindelighed, hvorledes det i de store Træk er beskaffet, om der er Grund til at gjøre Noget ved det eller ikke. Jeg skal ikke, efter at have været inde paa denne Smule Statistik, gaa ind paa den ganske uoplysende Meddelelse, som blev givet os i forrige Møde af det ærede Medlem for Maribo Amts 3die Valgkreds (Stürup) om det Forhold, i hvilket Havarister staa til ind- og udgaende Skibe. Havarister er det Mindste af Sagen; det er de strandede, forliste og bortblevne Skibe, det kommer an paa. Naar en Havarist kommer ind, er der sjelden stet værre Ting, end at det nok kan klares; men det er det Andet, det kommer an paa, og det er den Art Statistik, som Skibsinspektørerne væsentligst ville komme til at beskæftige sig med. Medens forskjellige Medlemmer have

udtalt deres Sympathi, som de kaldte det, med „Tanken“ i Loven, have de samtidig dermed udtalt deres Antipathi med hele den Maade, hvorpaa Tanken er søgt realiseret, og ganske særligt med Skibsinspektørerne. Denne Institution gif det efter deres Mening slet ikke an at komme ind paa, den maatte afflaffes. Der har været anbefalet to Veie at gaa, for at blive fri for Skibsinspektørerne. Den ene er den, at henvise Tilfældene med usødygtige Skibe til de almindelige lokale Politimyndigheder i Landet, den anden er den at foranstalte periodiske Efterlysninger f. Ex. hvert 3die eller 5te Aar af alle Skibe. Det er indlysende, at ingen af disse Veie kan hjælpe. Den første vil ikke kunne føre til Noget, thi de lokale Politimyndigheder ville ikke kunne optræde i disse Sager uden efter en Klage, og denne Klage vil i de allerfleste Tilfælde være prektær, vil ikke have Noget paa sig, være udsprungen af Sideinteresser og uberettigede Hensyn. Den Forskrift, Lovforslaget giver med Hensyn til Mandfabriks Klage i § 12, synes mig at give god Betyggelse. Der siges der ikke, som det ærede Medlem fra Søkjøbing (Stürup) mente, at tre Mand og en Befalingsmand kunne klage over Skibet og bevirke, at det stoppes, nei, der siges: Halvdelen af Besætningen og en Befalingsmand — og Halvdelen skal være mindst tre — kan gjøre en saadan Klage gjældende, og der er saa foreskrevet Former, under hvilken denne Klage skal ske. Det er en Klage med Navns Nævnelser, og som medfører Konsekvenser, thi ifølge § 14 kan den medføre ikke alene en Erstatningspligt, som ganske vist ofte er af liden Betydning, fordi de Raagjældende ikke have Noget, men ogsaa en Fængjelsstraf, som ikke altid er en saa ligegyldig Sag. Her er altsaa tydelige og bestemte Former for Klagen, Bedkommende indestaar med sit Navn, men hvis de lokale Myndigheder skulde anstille Undersøgelser, vilde de 99 af 100 Klager være anonyme Klager, som de ikke kunne sætte til Side, men som de maatte handle efter, og vi vilde da komme ind paa meget værre Ting end dem, vi nu ere udsatte for. Det andet Forslag var, at man skulde kunne benytte periodiske Efterlysninger af Skibe, hvert tredie eller hvert femte Aar. Et saadant Efterlysning finder allerede Sted, det finder Sted gennem Assuranceflaaderne, som ikke klassificere Skibene, uden at de til visse Tider paany have underkastet dem Efterlysning. Men for at naae det Formaal, denne Lov tilsigter, ville periodiske Efterlysninger af Skibene, det vil sige af det tomme Skib, ingentunde være tilstrækkelige, thi saare ofte kan et Skib i og for sig være godt og sødygtigt, men ved den Maade, hvorpaa det er lastet, udrustet eller bemanded, kan det blive saa usødygtigt, at der maa skrives ind derimod. Derfor er det nødvendigt, at der findes en ganske speciel Myndighed, der forener Sagkundskab med den enkelte Pligt at handle i denne og tillige med det Ansvar, som deraf følger. Der har været talt om,