

komme ind paa, har varet adskilligt længere, end man kunde anse for heldigt, er der dog i og for sig god Udsigt til, at dette jo temmelig store Arbejde nærmer sig sin Fuldbendelse, saa at der forsaavidt var mindre praktisk Betænknelighed ved at oppbejde dets Afslutning. — Paa de enkelte Bestemmelser skal jeg ikke gaa ind. Jeg har nu tilstrækkelig tydeligt angivet den Synsmaade, som jeg for mit Bedkommende gjør gjældende overfor Lovforslaget.

Stürup: Jeg skal blot tillade mig et Par Bemærkninger og da først vende mig til det ærede Medlem for Veile Amts 3die Valgkreds (Th. Nielsen). Jeg sagde i mit Foredrag i sidste Møde: „Nævnlig tage de Franke og Spanierne meget overfladigt paa saadanne Ting.“ Jeg tror ikke, det kan forstaaes paa anden Maade, end at det er de Ting, her ere under Forhandling. Det ærede Medlem har imidlertid sagt — det staar i Tidenden Sp. 5492 — at jeg har sagt baade om Franskmændene og Spanierne, at de ere letfindige og tæneløse. Jeg tror, at det ærede Medlem, naar han ser Tidenden for sig, da vistnok maa erkjende, at han er gaaet langt videre, end jeg har tænkt eller sagt. — Til det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgkreds (Wille) skal jeg blot bemærke, at, naar han fremhævede, at Savari og Stranding vare to meget forskjellige Ting, saa har jeg, der har taget mine Data fra statistisk Labelværk, ikke fundet, at man der gjorde nogen Forskjel i saa Henseende, og følgerig har jeg heller ikke gjort det. Hvad det ærede Medlem forøvrigt sagde, har, saavidt jeg kjenner, ikke modbevist noget af de virkelige Fakta, jeg har fremskillet. — Der blev yttret, at Seilffibene rimeligvis vilde gaa tilbage eller i alt Fald have svært ved at kunne konkurrere med Dampffibene. Jeg tror, jeg tør modsige denne Anskuelse. Der er navnlig i de sidste tre Aar arbeidet stærkt paa at bygge hurtigseilende Seilffibe. Ogsaa i den Henseende staar Danmark og navnlig Kjøbenhavn meget høit. Vi have et Selskab heri Kjøbenhavn, der, hvis jeg ikke tager fejl, er fra 1873, som har ikke saa Seilffibe, der seile ganske overordentlig hurtigt, og de store Kjøbederier eller Kjøbmænd i Udlandet have allerede gjort den Erfaring, at mange Barer lide ved at sendes i et Dampffib; selv om et Dampffib gjør en Reise, der maaste er 8 à 14 Dage kortere end et Seilffibs, er man dog kommen til det Resultat, at man foretrækker Seilffibet navnlig til Barer som Kaffe, Kakao og i det Hele taget den Slags Barer. Som jeg allerede yttrede forleden Dag vil et Lovforslag som dette faae sin virkelige Virkeffib navnlig blandt de Skibe, der fare paa lange Reiser, og det er navnlig disse Skibe, som her hele Tiden have staaet for mit Die og min Tante. — Der blev udtalt, jeg tror af den høitærede Minister, at

disse Vertistillfyn med Skibe ikke var det, man egentlig kunne forlange; jeg tror dog, at det maa være Tilfældet; i alt Fald er det fyldestgjørende for ethvert Assuranceffib, og jeg veed endogsaa, at baade Veritas og Lloyd ikke antage noget Skib, uden at de sende en Mand, som besigtiger Skibet, ja, de gjøre endnu mere; naar en Skipper bygger et Skib, er det ganske almindelig Skit og Brug, at han sender Bud til det Assuranceffib, i hvilket han vil have sit Skib assureret, og dette Selskab sender da en Mand, som, om han just ikke er tilstede hver Dag, dog nu og da er tilstede og ser, hvorledes Skibet bliver bygget. Det maa man gjøre for at faae sit Skib assureret i, hvad man kalder, første Klasse. I første Klasse kan et Skib staa visse Aar, og naar de ere gaaede — jeg erindre ikke saa nøie, hvor mange det er, men jeg tror, det er 9 Aar — bliver Skibet besigtiget paany, og saa maa Skibet igjen underkastes de Forandringer og Forbedringer, som Agenten for Veritas eller Lloyd forlanger, for at Skibet igjen kan komme i første Klasse. Kan det ikke komme i første Klasse, kommer det saa i en anden Klasse. Naar en Skipper søger Fragt, gaar han hen til Bedkommende med sit Certifikat og siger: Mit Skib er i Lloyds 1ste eller 2den Klasse, og derefter retter saa Fragten sig; saa meget har det at betyde i Handelsverdenen, og naar en Sag har saa megen Betydning for hele Handelsverdenen, tror jeg ogsaa, at man nok kan slutte, at den i Virkeligheden maa have en Betydning. Forøvrigt kan jeg ikke, dersom jeg har forstaaet den høitærede Minister og tilbids ogsaa det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgkreds (Wille) rigtigt, negte, at deres Forflaring af Loven er noget helt Andet end det, der ligger i den. Dersom den Fortolkning skal gjøres gjældende, ja, saa bliver i Virkeligheden Skibsinspektørstillingen til, hvad den ærede sidste Taler (Klein) sagde, noget meget Overflodigt. Skibsinspektøren skal derefter kun bruges, hvor han bliver kaldet, hvor man ønsker ham, naar der sker Anmeldelse; men det stemmer virkelig ikke med Loven. Der staar ganske tydeligt i Loven, at han skal holde et vaagent Die med samtlige danffe Skibe, saaledes at han kan danne sig en begrundet Forestilling om disses Tilstand. Han skal i dette Niemed gaa ombord i et hvilket som helst danff Skib, undersøge Skibet, dets Udhaling, Belastning o. s. v. Skal han gjøre det, ja, saa kommer jeg virkelig tilbage til det samme Resultat som forleden Dag, at han maa undersøge ethvert Skib, og jeg tror ogsaa, at dersom det ikke sker, vil det Hele i Virkeligheden ikke have meget at betyde. Hvad jeg har omtalt i det foregaaende Møde er simpelthen faktiske Forhold, og disse faktiske Forhold vise, at de danffe Skibe, forsaavidt førre Ulykkestilfælde skulle være Venis paa Skibes Sþdygtighed, ifølge vort statistiske Labelværk, staa over alle andre. Naar de gjøre