

rer ville se af Betænkningen, den Kommission, som var nedsat, og senere Regeringen indset de Vanskeligheder, som vare forbundne dermed, og man har der ikke gjort noget bestemt Paabud; man har ikke kunnet træffe et Valg mellem de mange forskellige Theorier, som opstillede, og man har søgt at klare Sagen ved at paalægge Skibsførerne et mere moralsk end faktisk Ansvar, idet man nemlig har indført Ladelinier og paalagt Skibsføreren Forpligtelse til med hver Reises Begyndelse at indberette, til hvilken Dybde han vil lade sit Skib. Se dette er en vanskelig Forretningsgang, der volder baade den, der skal afsende, og den, der skal modtage Indberetningerne, en Del Uleilighed, ikke at tale om, at Skibsføreren i Forsømmelstilsælde paadrager sig Bøder, skjøndt han virkelig ofte staar temmelig uskyldig. Kort sagt, det er et saa besværligt Apparat, der er sat i Gang, at jeg godt kan forstaa, at Kommissionen er vegen tilbage derfra. Men paa den anden Side kan det ikke negtes, at Spørgsmaalet, som i sig selv er meget vanskeligt, bliver endnu vanskeligere derved, at der, naar Ladelinier ikke benyttes, saa at sige ikke gives nogen Rettesnor for Skibsinspektøren. Derved kommer det jo Arbitrære temmelig stærkt til at spille ind i Bedømmelsen af, hvorvidt Belastningen er passende eller ikke. Det var navnlig i denne Retning, at Frygten hos det ærede Medlem fra 2den Kreds (Schlegel) gjorde sig gjældende. Kan der nu ved en grundig Overveielse af Lovforslaget træffes Reservationer, hvorved det forebygges, at det Arbitrære kommer til at spille for stærkt ind, eller — hvad der maasse vil være rigtigere — kan der i Instruxen til Skibsinspektørerne optages Bestemmelser, hvorved Belastningen bedre defineres, saa vil det jo være en Gevinst for Lovforslaget. At man af Hensyn til denne Vanskelighed skulde være nødt til at forkaeste Loven og gaa bort fra den Pligt, man har overfor Matrosen i det Hele, kan jeg ikke skjønne. Imidlertid var der to Former af Last, som særlig have vakt Frygt overfor Lovforslaget, nemlig Trælast og Kornlast. Trælasten er, som bekendt, en overordentlig væsentlig Del af den Last, der føres af svenske og norske Skibe, og vi ere saa vante til at se Finlapperfibe komme hertil med Træ, eller i alt Fald forholdsvis meget lidt, indføres til Danmark af danske Skibe, og at der fra Danmark saa at sige ikke udføres en eneste Trælast af danske Skibe, hvormod de danske Skibe for en ringe Del deltage i den store Trælastfart fra Østersøen og Nordøen til Havne paa den anden Side af Nordøen og videre gennem Ka-

nalen til Atlanterhavet. De Bestemmelser, som den engelske Regering tidligere har truffet med Hensyn til en Begrænsning af Trælasten, er den bleven foranlediget til at træffe af de store Ulykker, der særlig have ramt denne Last. Det blev fremhævet af det ærede Medlem fra Frederiksberg (Schlegel), at det var Ulykkerne med Kulstibe, som især havde drevet Blimsoll frem. Ja, ganske sikkert falder efter de meget nøiagtige, men desværre ogsaa temmelig vidtløftige engelske Oplysninger omtrent 50 pCt. af de Forlis, hvortil Blimsoll henviser, paa Kulstibe, og da særlig Kulstibe i Kystfart; men slaa vi nu fuldstændig en Streg over disse 50 pCt., bliver der andre 50 pCt. tilbage, som dog ogsaa fortjene at komme i Betragtning. Omtrent 20 pCt. af samtlige Forlis falde, isølge de engelske Beretninger, paa Trælast, og vil man svare hertil: ja, det er i Farten fra Kanada til England med tungt Træ o. s. v., det er ikke en Fart af den Karakter, vi deltage i, saa svarer jeg ved at henviser til den svenske Kommissions Betænkning — der har jo nemlig i Sverrig, ligesaa vel som her været nedsat en Kommission om denne Sag — hvor det oplyses, at der efter Gjennemsnit for et Tidrum af 5 Aar aarlig i Sverrig fornyllykter 299 Skibe, der vel ikke gaa tabte, men lide Søflade paa den ene eller anden Maade — det vil altsaa sige saaledes, at der ikke her udelukkende er Tale om isporløst forvundne Skibe eller saadanne, der ere blevne forladte i synkefarlig Tilstand, men baade om disse og andre, der have lidt Søflade — og af disse 299 Skibe have 120 været Trælastfarere. Det er et overordentlig høit Tal, og tage vi det i Betragtning, saa er der meget stærk Opfordring for os til, saafremt vi ville værne om Menneskeliv og Eiendom paa Søen, at holde Die med Trælastfarten. Spørgsmaalet er altsaa, om Ønsket om at værne om Folk og Skibe, der farer med Trælast, kommer til at kollidere meget stærkt med vore Handelsinteresser, og i denne Henseende skal jeg vise tilbage til, hvad jeg før yttrede, at kun en ringe Del af vore Skibe deltager i denne Fart. I Fragtfarten mellem Østersøen, Nordøen og længere bort have vi omtrent 1,200 Skibe af over 50 Løns Drægtighed, og af disse høre kun 100 til Trælastfarten. Tage vi Sagen paa en anden Maade, ville vi i Betænkningen finde oplyst, at af de Skibe, der fare fra svensk—norske Havne med Trælast paa England, udgjøre de svensk—norske et saa overveieende Antal, at disse opføres med ca. 58 pCt., medens de danske kun opføres med 1,8 pCt. Altsaa, selv om man vilde indrømme, at der var lagt et Baand paa de danske Skibes Evne til at konkurrere med de norske og svenske ved Optagelse af de samme Bestemmelser her som dem, der ere vedtagne i England, maa det fastholdes, at de danske Skibe deltage i et forholdsvis saa ringe Tal i denne Fart, at den spiller en saa forsvindende Rolle, at