

det Tryk, der derved fremkaldes ikke kan være stort. Men dertil kommer, at en stor Del af den Fart, hvori de deltage, gaar paa England, og at England har indført Bestemmelser, der meget nærme sig dem, der her ere foreslaaede. Bestemmelserne for Vinterseiladsen ere saaledes i Forslaget saa at sige optagne efter den engelske shipping act; Bestemmelserne for Sommerlast derimod afvige derfra, og Afvigelserne, der skulle os gunstigere, finder jeg ganske vel begrundede i Betænkningen. I England har Enhver Lov til at føre saa meget Lømmer, han vil, paa Dækket i Sommermaanederne; men det bliver dyrt Lømmer, da Dækslasten besattes i et saadant Forhold, at der betales en meget højere Afgift af det paa Dækket første Lømmer end af det i Lastrummet. Deri ligger en Begrænsning i Benyttelsen af Dækslast om Sommeren, hvilket England har indført, mulig for ikke at staae sine egne Skibe, men sikkert for at gaa i samme Retning som Kanada, hvilket Argument blev benyttet i det engelske Parlament. Man har nemlig i Kanada indført en Begrænsning af Lærlasten som Dækslast tidligere end i England, hvor man altsaa ønskede en Overensstemmelse baade med Forholdet der og med Forholdet i en Del amerikanske Havne, blandt Andet New-York. Som de Herrer vide, træffe de enkelte Stater i Nord-Amerika deres egne Bestemmelser med Hensyn til saadanne Lovbud. Altsaa, den Del af vore Skibe, som deltage i Lærlastfarten, er forholdsvis ringe; men dertil kommer, at en stor Del af disse forholdsvis saa Skibe deltager i Farten paa England, hvor de, som berørt, i hvert Tilfælde ere underkastede Bestemmelser, der enten ere identiske med eller strengere end de her foreslaaede. Altsaa ville de i Konkurrencen meget lidt føle Trykket af disse Bestemmelser. Dog ville Dækslast-Bestemmelserne i en Retning kunne blive trykkende, og det saa trykkende, at jeg for mit Vedkommende ønsker, at den ærede Minister og ærede Medlemmer ville gaa ind paa Lempelser: det er nemlig overfor Smaafartstøier. Der er i saa Henseende fra den ærede Landskingsmand for 10 Kredz (Jessen) fremkommet Aftalefser, som jeg fuldstændig kan tiltræde. Disse Smaafartstøier, der føre et faare tarveligt Liv, de have en haard Kamp at bestaa med Dampskibe, som mere og mere fortrænge dem, og man skal derfor saa vidt muligt lade dem i Fred, hvor det er gjørligt, uden at udsætte Menneskeliv. Jeg kan imidlertid ikke være med til at foreslaa, at det gjøres i den Form, som det ærede Medlem ønskede, nemlig at man sætter en Drægtighedsbegrænsning; men derimod ønsker jeg, at man ligefrem træffer Bestemmelse om, at al Fart der har Karakteren af egentlig Kystfart, altsaa foregaar saa at sige i Sigte af Land, underkastes mildere Betingelser end den større Fart. Dette med Hensyn til Lærlastfarten, som efter min Op-

fattelse ikke vil lide noget stort Staaer, naar Loven vedtages med den antydede Lempelse for de som oftest mindre Fartstøier, der fare paa vore Kyster. — Der er en Fart, som har langt større Betydning for Danmark end Lærlastfarten, og hvorpaa der ligger langt større Vægt, og det er Kornfarten. Af de 1,200 Skibe, paa over 50 Tons Drægtighed, som jeg før nævnte, beskæftige 850 sig hovedsagelig med Kornfart. Det fremgaar deraf, at Kornfarten griber meget stærkt ind i vore Handels Interesser, og det er derfor indlysende, at enhver Begrænsning, der lægges paa Kornfarten, maa virke tyngende paa Skibsfarten. Nu gjælder det altsaa om at undersøge de Bestemmelser, som bringes i Forslag, for at se om de virkelig ere af den Bestaafenhed, at de lægge et for stærkt Vaand paa denne Fart. Med Hensyn til de Bestemmelser, der gjælde Farten paa denne Side Atlanterhavet, kan jeg ikke indse, at de i nogenformelt Henseende gaa videre end de Forderinger, enhver Rkeder stiller til sin Skibsfører, eller enhver Skibsfører stiller til sig selv. Der gaar Forderingen kun ud paa, at Rummet, der lastes med Korn, skal være fuldt, altsaa fra Bunden af Skibet opetter, og at der midt i Skibet, mindst $\frac{2}{5}$ ned fra Underkantet af Dækket, ikke blot fra Dæksbjælkerne, skal anbringes et Skot. Naar dette Skotrum skulde bygges som en Væg i Land, vilde det være en dyr Historie, men Enhver veed, at Dæksbjælkerne forstøttes midtskibs mod Bunden af Skibet, og det gjælder altsaa kun om at spigre nogle solide Vragbrædder paa disse Støtter. Det eneste Banfselige kunde være at affærre Rummet mellem Dæksbjælkerne, men heller ikke her kan der være Tale om større Banfseligheder. Altsaa selve Foranstaltningen er ikke omfattende, ikke meget kostbar, og det er en Foranstaltning af den Natur, at enhver Skibsfører, der skal paa en lidt længere Reise, vil bede sin Rkeder om Tillæbelse til at træffe den, naar denne ikke selv paalægger ham det. Det er nemlig en Rkjendsgjerning, at Kornlasten føre mange Skibe i Ulykke. Jeg nævnte, esrer de engelske Beretninger, at der af Lærlastskibe opførtes 20 pCt. som forulykkede, men af Kornskibe opføres der noget nær det Samme, 18 pCt., og Enhver, der har opholdt sig i en eller anden Havn, og altsaa hyppig har havt Leilighed til at erfare, hvad der foregaar paa Søen, vil have lagt Mærke til, at Skibe ofte komme ind med Slagside, at de ere kændrede over. Kornet har jo nemlig den Egenskab at være meget „levende“, det flytter sig meget let. Saa snart Skibet kommer ud i haard Sø, og Rummet, hvori Kornet er anbragt, ikke er fuldt, vil Kornet ved en heftig Overhaling lastes over i den ene Side og trykke Skibet over; kommer der da, medens det saaledes ligger paa Siden, en haard Byge, og er man ikke istand til itide at lette Skibet ved at mindske Seil, dreier det let rundt, fyldes