

vag Antydning, her gives, som man begrundet paa, at der er totalt forlöst et usforholdsmæssigt stort Antal af tilskjøbte, navnlig engelske Skibe; men der er ikke oplyst Nogetsomhelst om, hvor mange Menneſker, der ere gaaede til Grunde ved disse Forlöst. Nu er det et Faktum, der ikke er ganske ubekjendt, at der forlister flere Skibe i daarlige end i gode Lieder; men deraf følger ingenlunde, at der samtidig ogsaa mistes flere Menneſkeliv, thi de totale Forlöst afstedkommes ofte derved, at Skibene i daarlige Lieder have en saarige Værdi, at det ikke kan betale sig at træffe overordentlige Foranstaltninger for at flette dem af Grundene, naar de ere komne paa den. Der foretages altsaa ikke store Ansirengelser, for at bringe Skibet af Grundene, og et Forlöst bliver derfor totalt, som under gunstige Konjunkturer slet ikke vilde være blevet noget Forlöst, men under saadanne Forhold vil der i Reglen sjældent mistes Menneſkeliv. Det er den eneste Antydning, jeg har kunnet finde af nogetsomhelst Motiv til Lovens Fremkomst netop for Diebliffet, og det synes mig ikke, at være tilstrækkeligt stærkt til, at vi, uden at afvente, hvad der i saa Henseende vil ske hos vore Nabostater, nu i dette Diebliff skulde fremkomme med en saadan Lov. Jeg maa slutte mig til de Udtalelser, der ere fremkomne her i Thinget og ogsaa andre Steder, om, at den danske Handelsflaade i sin Helhed virkelig ikke i Henseende til Sjødgtighed staaar tilbage for vore Naboers; efter min Overbevisning tør jeg tilføie, at den endog saa staaar langt over den. Det er bleven fremhævet her, at Lovens Krafttræden vil forarsage store pekuniære Tab for Næderne. Jeg skal ikke holde mig hertil, navnlig fordi man, naar man selv er Kjøbmand, let kan være ubst for Mistanke om, at man har større Sympathi for den pekuniære Interesse, der berøres ved denne Lov, end for de Menneſkers Liv og Velfærd, som Lovene skulde værne om. Jeg er nu saa heldig, i dobbelt Forstand heldig, ikke selv at være Skibsreder, saa at jeg personlig ikke har nogetsomhelst Interesse af Lovens Fremkomst, og tør derfor udtale mig frit; men jeg skal dog gjøre opmærksom paa, at der er Andre, end netop Næderne, hvis Interesser kunne blive skadeligt berørte ved Lovene, nemlig Søfolkene, de, som skulle leve af Skibene. Naar et Skib nemlig bliver kondemneret paa Grund af Usjødgtighed eller rettere paa Grund af formentlig Usjødgtighed, thi det er jo ikke bevist, at et Skib er usjødgtigt, fordi Inspektørerne kondemnerer det, vil jo et vist Antal Søfolk blive brødbløse og altsaa være henviste til at søge Beskæftigelse i en fremmed Koffardiflaade, og naar f. Ex. vore Naboer ikke have en saadan Lov som den nærværende, og der altsaa er Præsumption for, at deres Skibe heller ikke alle ere fuldstændig sjødgtige, opnaar man ja ikke Andet, end at man jager vore Søfolk fra vore formentlige usjødgtige Skibe til fremmede usjødgtige Skibe, og

derved er der jo ikke opnaaet det, der tilsigtes ved Lovene. Jeg tror, at det, som maatte nærmest er Motivet til denne Lovs Fremkomst, i det Væsentlige vil lyde saaledes: Der har været reist en Storm i England, Opinionen, den offentlige Mening her er stærkt paavirket heraf, nu maa vi ogsaa gjøre noget her, og vi ere derfor nøbte til at skrive en Lov, og her ligger Lovene. Jeg tror, at det vilde være et Motiv, der vilde komme det Rigtige nærmere end de Motiver, der fremsættes i Kommissionens Betænkning. Naar man nu altsaa vil skrive til at udstede en Lov, der kan virke skadeligt for mange Interesser, er det naturligt at spørge sig selv, hvilken Gavn man da kan faae af Lovene. Jeg tror, at denne i Praxis ikke vil være videre stor. Lovens Omraade er naturligvis meget begrænset, saalænge der ikke finder noget Sjensidighedsforhold Sted med vore nærmeste Naboer; thi mange af de Bestemmelser, der findes i denne Lov, ere særlig lette at eludere. For det Første seiler der en Masse danske Skibe i oversjøiske, fjerne Farvande, Skibe, som kun i Ny og Næ hvert 3die eller 4de Aar komme indenfor Danmarks Grændse, og disse Skibe ere altsaa aldeles ikke underkastede Tilsyn af vore Inspektører i denne Tid. Naar nu Foreren af et saadant Skib mærker, at hans Skib bliver mindre sjødgtigt, vil han under almindelige Forhold, saalænge denne Lov ikke er traadt i Kraft, helst seile hjem, for at faae Skibet efterset og faae det mere sjødgtigt. Men naar Lovene er traadt i Kraft, maaa han nødvendigvis berygte, at Inspektørernes Tilsyn vil være saa stærkt, at Reparationen kræver saadanne finantſielle Offre, at han gjør bedst i at blive i Udlandet og lade det reparere der, hvis han overhoved vil indlade sig paa at faae det repareret, eller ogsaa, og det vil vel som oftest ske, vil han aldeles ublade at reparere, og derved opnaar man altsaa, at han netop paa Grund af Lovene vil seile omkring med et Skib i usjødgtigt Tilstand, medens han, hvis Lovene ikke havde eksisteret, vilde være kommen hjem for at faae det repareret. Den Klasse af Skibe, der tæller de fleste Skibe, om hvis Sjødgtighed der kan reises Tvivl, er identivt den, der beskæftiges i Trælastfart om Sommeren fra Østersøen, og som bliver oplagt om Vinteren, efter at have seilet hjem med Kullast. Gierne af disse Skibe ville, saasnart de være nogen Mistanke om, at deres Skibe ikke ville kunne taale at passere Revue for Inspektøren, søge at sjerne sig saa hurtigt som muligt fra Tilsynet, og det kunde de gjøre med den største Letthed og uden extra Besøftninger, saalænge Sverrig ikke har en Lov, der svarer til det her foreliggende Forslag. Intet er jo lettere for Skibsrederne f. Ex. i Dragør, Kjøbenhavn og Helsingør eller hvilken som helst anden By her, end om Vinteren at lade Skibet lægge op i Malms, Helsingborg og Landskrona, hvor han saa om Foraaret igjen kan hente det og seile med