

Dage, men Standsning af et Seilskib kan medføre, at det stoppes i Maaneder. Det er Noget, som er hædet, det veed jeg af egen Erfaring, at Skibe, som komme herind i Esteraaret, naar Vinteren nærmer sig, og naar Havnene lægge til, blot ved ikke at benytte den gunstige Vind, som der kan være en enkelt Dag, kunne blive opholdte ikke blot i Dage, men i Maaneder og ikke komme videre, og det er jo altsaa ikke urimeligt, at den, der i Virkeligheden har en høj Grad af Interesse af, at hans Varer maa hurtigt muligt videre, vil betænke sig paa at tage et Skib, hvor der vistnok er saadan Stopning. Det kunde jo ogsaa tænkes, at man for at undgaa Standsning, ikke for at undgaa den i alle Tilfælde, men kun i enkelte Tilfælde, istedetfor at søge Kjøbenhavn's Rhed vilde drives over til Malmørhed med et saadan, forbijeilende Skib. Vedkommende er ganske vist paa samme Maade som i Kjøbenhavn udsat for, at Mandfskabet ved sine Klager kan faae Skibet stoppet; men han vil ikke være udsat for, at der kommer Noget ombord, som af egen Villie, ex officio, om jeg saa maa sige, standses Skibet, og det kan jo altsaa endvidere tænkes, at man paa det fremmede Sted ligesom indfører i Certe-partiet af Frygt for den Sort Følger, at vedkommende Fører ikke maa løbe ind i Kjøbenhavn, men skal proviantere, tage Kul ind osv. i Malmø, Noget, som naturligt vilde være i højeste Grad misligt, og som jeg synes, man ikke uden Videre kan afsiøe Tanken om. Der er blevet indvendt, og der kan maasse siges, at man paa den anden Side vilde have adskillige Fordele af denne Lov, man vilde faae en større Sødygtighed, og denne Sødygtighed vilde medføre, at vore Skibe som Modvægt mod, hvad jeg nys ansøer, vilde blive mere søgte. I den Retning tror jeg srag, at man bør svare, at det er et bitterligt Faktum, som Forholdene ere, at de danske Skibe ere søgte lige med andre Nationers Skibe. Hvis det ikke var saa, hvis vore Skibe stod tilbage for andre, saa var der naturligtvis nogen Grund til at gjøre noget Saadant, som tilfugtes ved Lovforslaget; men naar Skibene ere søgte som Nr. 1 eller lige med Nr. 1 andre Steder, saa er der ingen særlig Grund til at foretage Noget for at lade dem blive søgte endnu mere.

Det var, hvad jeg havde at sige med Hensyn til de Følger, en saadan Lov vilde have. Jeg nærer imidlertid ligesledes nogen Tvivl, om denne Lov er nødvendig. Kommissionens Betænkning, der er det nærmeste Grundlag for Lovforslaget, synes mig ikke tilstrækkelig at have paavist dets Nødvendighed. Den begynder med at henvise særlig til de engelske Forhold; den ansøer, at der i England, forinden disse Love udkom, er sket en stor Mængde Ulykker. Den ansøer endel Tal; disse Tal gjøre ganske sikkert et vist Indtryk ved deres Størrelse, men det er ikke nok at nævne store Tal, hverken i engelske eller med Hensyn til

danske Forhold; thi det giver ikke tilstrækkelig Oplysning. Vi maa jo vide, om dette Tal er overdrevent stort i Forhold til, hvad det nødvendigtis maa være; thi Ingen nærer jo den Tro, at det ved hvilken som helst Lov kan forebygges, at Skibe forlise eller synke. Det synes, at Kommissionen særlig har lagt Vægt paa den Bevægelse, som er fremkaldt af det engelske Parlements-medlem Blimfoll, og den meddeler i sin Betænkning Pag. 6 et kort Uddrag af den Bog af Blimfoll, som har givet væsentlig Anledning til, at man er gaaet saa vidt, som man har gjort. Jeg skal tillade mig, da det tør antages at have haft en væsentlig Indflydelse paa Loven, med et Par Ord at nævne, hvad han siger. Han ansøer saaledes, at de engelske Kulkibe i overmaade høj Grad maatte anses for usødygtige Fartøier, at der af disse forliste — Tallene gjør mindre til Sagen —, men han nævner i 6 Aar Noget over 6,000 Skibe, altsaa 1,000 Skibe aarligt, og at det var, om ikke de fleste, saa dog omtrent Halvdelen af alle de engelske Skibe, som forliste. Der staar, at af Strandingstilfælde falder omtrent Halvdelen paa usødygtige og overlastede Skibe af denne Klasse. Nu vide vel de fleste, at den engelske Kystfart er udsat for forskjellige Farer. England ligger imellem Atlanterhavet og Nordisøen, to Have, i Sammenligning med hvilke vi, naar Tiden er om de danske Forhold — jeg asser naturligtvis fra Seiladsen paa Vestkysten af Sjælland, thi der findes ingen Kystfart i alt Fald af nogen Betydning — maa siges at ligge som i en Indsø, hvorimod England, som sagt, ligger mellem to store og ofte oprørte Have. De engelske Kyster frembyde mange Steder ganske overordentlige Vanskeligheder. De danske Kyster — jeg bortser naturligvis atter fra Vestkysten af Sjælland, hvor ingen egentlig Kystfart finder Sted — ere af en saadan Bestaaffenhed, at jeg tør sige, at, naar man fremhæver, at de engelske Kystskibe i en overordentlig Grad ere udsatte for Tilintetgjørelse, er den danske Kystfart i en ganske usædvanlig ringe Grad udsat for Dødelæggelse. Der kan hengaa, jeg tør næsten sige, Aar imellem, at en enkelt dansk Sagt forliser, og endnu sjældnere er det, at der gaar Menneskeliv til Grunde ved Jorlis. Det vilde da altsaa være mere end urimeligt, fordi de engelske Kulkibe i høj Grad ere udsatte for Dødelæggelse, deraf at tage Anledning til at træffe Forholdsregler for den danske Skibsfart. Han ansøer fremdeles, at der haves i England en let Afgang til at asurere Skibe, selv usødygtige Skibe, og at Asurandørerne Intet kunne gjøre herimod. Det tør nok paastaas, at vore Asurandørforhold ere af en saadan Bestaaffenhed, at det ikke er Tilfældet, at der er en let Afgang til at asurere usødygtige Skibe, at der altsaa ingen Lighed er paa dette Punkt. Der er den store Forskjel mellem de engelske og de danske Forhold, at, medens de engelske Forhold ere saa over-