

paa at lade et Skib gaa tilssøs i usjdygtig Tilstand. Den foreskriver ved Siden heraf forskjellige Regler, som den fordrer iagttagne; for at et Skib kan siges at være tilstrækkelig udrustet; den giver Mandstabet og Andre Ret til at klage over Skibets Tilstand, og den indfætter et sagkyndigt Tilsyn for at føre Kontrol med, at disse Forordninger opfyldes, og for at føre, om jeg saa maa sige, ex officio Kontrol med, at Loven overholdes. Denne gaar ikke blot ud paa at foreskrive visse Regler, som skulle efterfølges, og hvis Tilfældet medfører Straf, men den gaar ud paa, hvad der gaar langt videre, nemlig at forebygge, at Misligheder eller Forseelser eller Forbrydelser begaas, Noget, som naturligvis leder til ganske anderledes nærgaaende Forholdsregler. Det fremhævede jeg strax, at jeg var ængstelig med Hensyn til det økonomiske Resultat for Skibsejederne og for Skibsarten af denne Lov. Det, jeg finder mest betænkeligt i dette Forslag, er det officielle Tilsyn, dog ikke saa meget det, at man ansætter Skibsinspektører, sagkyndige Mænd, der skulle hjælpe Regjeringen, men det, at man giver dem Ret til ex officio at anstille Undersøgelser, naar de selv finde det nødvendigt. Jeg tør sige, hvad jeg finder Støtte for i, hvad Kommissionen selv har fremhævet, og hvad den engelske Kommission isølge vor Kommissions Betænkning udtrykkelig har udtalt, at Ansvaret først og fremmest bør være hos Skibsførerne, og at man maa vogte sig for at lægge Ansvaret nogetsomhelst andet Sted. Dermed gjør man Skade istedetfor Gavn; thi i de allerfleste Tilfælde veed Skibsføreren bedre, hvad der hører til Skibets Sjudygtighed, end nogen anden udenfor staaende Person. Han kender Skibets Tilstand, han veed, hvad det er istand til at taale; han veed med Hensyn til Lastningen paa en ganske anden Maade, hvorvidt man kan gaa, end det er muligt at komme til gjernem blot theoretiske Undersøgelser. Han veed ofte desværre ikke altid, hvorledes hans Mandstabs er, ialtsald hvorledes hans Underbefalingsmænd ere — der er selvsjælgelig Forstjæl paa at have godt og daarligt Mandstabs —, og han er istand til at bedømme, hvad han kan nøies med paa en ganske anden Maade, end Skibsinspektøren. Det, som vækker min Betænkelighed, er, at man indfører Kontrol med en hel Stand, naar det ikke gennem Misbrug har viist sig at være absolut nødvendigt, at man indfører en saadan Kontrol; thi det er naturligvis Noget, som kan siges at være maaste krænkende, i hvert Fald ikke behageligt for en Stand at blive sat under Kontrol, naar den ikke har givet nogen særlig Anledning dertil. — De enkelte Dele, som skulle underkastes Tilsyn for at bestemme Skibets Sjudygtighed, ere Skibsstroget, dets Udrustning, Lastning og Bemanding. Hvad nu angaar selve Skibsstroget, da komme vi først til dets Bygning og dets Vedligeholdelse. I den Retning vide formodentlig alle v'Herre, at der i

alle europæiske Lande eksisterer. Selskaber, som undersøge Skibenes Tilstand og sætte dem i Klasse, Selskaber, som have et europæisk Navn, og som man er nødt til at rette sig efter: thi det, at være sat i Klasse, er en Betingelse for at faae Fragt, ialtsald god Fragt; jo høiere de ere satte i Klasse, jo bedre Fragt kunne de faae. desto mere søges de. Det forekommer mig, at saaledes som disse Forhold ere ordnede nutildags, giver det ikke stor Anledning til, at man skulde ønske, at Skibsinspektøren skulde blande sig i det, der nu kontrolleres gennem disse fremmede Selskaber. Loven har ikke heller ligefrem sagt det. Inspektøren skal passe paa, staar der, naar Skibene bygges, han har Lov til at se derpaa, men han skal ikke blande sig deri. Hvad han imidlertid utvivlsomt efter Loven har Ret til, er, naar han finder, at et Skib ikke er sjudygtigt, fordi han ikke synes om dets Bygning og Vedligeholdelse, da at standse det. Han kan derved komme i Strid med de Regler, der ellers følges. Det kan ikke nytte at ville rette sig efter hans Ideer, thi der er ingen Anden i Europa eller hele Verden, der bryder sig om, hvad Skibsinspektøren siger, man fordrer, at de nævnte Selskabers Regler skulle efterkommes og ikke hans. Skibsinspektøren kan komme til at gjøre Skade, men det forekommer mig i alle Tilfælde, at han er ganske overflødig. Der er en andet Art Tilfælde, hvor han ogsaa er unødvendig, det er ligeoverfor vor Kystfart; der forekommer det mig, at han ikke skal blande sig i, hvorledes vore Skibe ere. Jeg siger ikke, — jeg skal senere tillade mig at komme tilbage hertil, — at, naar et lille Skib er usjdygtigt, skal det have Lov til at seile; men Inspektøren skal ikke blande sig i, hvorledes Skibet skal være, han skal ikke forbyde det at seile, fordi han synes det er mindre godt. Man kommer derfor til at begrænse sig til Klasser af Skibe, som vi ganske vist kunde ønske, at der bliver taget Forsigtighedsregler imod, nemlig alle de Skibe, der gaa i større Fart og ikke ere satte i Klasse. Der kan let komme ind under disse en Del mindre gode Skibe, navnlig skal jeg fremhæve, at der fra England kjøbes ikke saa mindre gode Skibe. Det er altsaa muligt, at der er Noget at gjøre i saa Henseende. — Hvad Lastningen angaar, tror jeg, at det vil erkjendes fra alle Sider, at helt theoretisk kan ikke Lastningen beregnes, og det kan Stuvningen heller ikke, han kan ikke foreskrive ganske bestemte Regler i den Henseende, og jeg vilde anse det for heldigt, om det var Kapitainen selv, der havde det endelige Ord i denne Retning. Skibets hele Reise kan, som jeg har tilladt mig at fremhæve, komme til at bero paa, at man kan tage en saa rigelig Lastning som Skibsføreren, der til Syvende og Sidst fremfor Alle skal sætte sit Liv i Bøde, mener, at Skibet kan føre, og det Samme gælder Stuvningen. Der kan findes forskellige Regler i saa Henseende,