

der er naturligtvis visse Forsigtighedsregler, som man altid bør iagttage, men jeg har hørt adskillige Exempler paa, at en Tilfældighed af den Sort Regler i enkelte Tilfælde kan være nødvendig. Der gives Maader at stuve paa med Hensyn til enkelte Arter af Last, som gjør det umuligt for smaa Skibe at tage Lasten, og som altsaa ligefrem ville forhindre det lille Skib i at tage den, medens det lille Skib, fordi Forholdene medføre, at det er forholdsvis stærkere, bedre kan taale at stuves paa den mindre gode Maade, hvorpaa det altsaa kan modtage Lasten. Der er i den Retning saa mange Ting at iagttage, at man ikke let bliver opmærksom derpaa, naar man ikke selv praktisk har havt Leilighed til at give sig af dermed. Det Samme gjælder om Mandstabet, eller Bemanningen vil jeg hellere sige. Der er naturligtvis et vist Minimum, under hvilket man ikke bør gaa med Hensyn til, hvor mange Mand man skal have paa et Skib; men det er dog fremhævet i selve Kommissionsbetænkningen, at man i den ngere Tid, navnlig paa de amerikanske Skibe, har saa mange hjælpende Indretninger, at man kan formindste Mandstabet endnu mere, end man gjør paa de fleste europæiske Skibe. Det beror ogsaa paa et Skøn, hvormange Mand man skal have. Det er naturligtvis endnu mere af Betydning, hvor dygtige de Folk ere, som man har ombord, og Kommissionen har haat sin Opmærksomhed henvendt paa, om ikke alle Matroser burde underkastes en Examen; men det har den dog frasagt. Det tror jeg er et Exempel paa, at Kommissionen har havt Blik for, hvor overmaade vanskeligt det er at gribe ind i de enkelte praktiske Forhold. Endvidere giver Lovforslaget Mandstabet Ret til Klage, og Skibsinspektøren skal, hvor en saadan Klage kommer fra et vist Antal af Mandstabet, undersøge Skibet, ligesom ogsaa Skibsinspektøren skal, naar Klagen kommer fra Andre, stoppe Skibet og undersøge det. I sidste Tilfælde skal der stilles Sikkerhed for en eventuel Erstatning, altsaa er denne Bestemmelse maaske ikke saa betænkelig. Med Hensyn til Mandstabet synes det mig derimod nok, at Bestemmelserne ikke er uden Betænkning. Det lyder jo, som om det var i højeste Grad opprørende, at et Mandskab skal tvinges til at gaa med et Skib, som kaldes for en søvnmende Ligkiste, og at det ikke skal kunne komme Løs fra Kontrakten; men jeg tør udtale, at den Slags Ting nok kan siges, men aldeles ikke stemmer med de virkelige Forhold. Vi kjende ikke Noget til den Sort Ting hertilands; det tør jeg med Bestemthed sige, at der ikke blot ikke i den Tid jeg har været Formand for Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, men heller ikke i tidligere Tid, nogeninde har foreligget Tilfælde, hvor Noget er bleven tvungen til at gaa ombord i et Skib, som han ansaa for at være en søvnmende Ligkiste. Der har aldrig for Retten været Klage

i den Retning. Det er i det Hele taget overmaade sjældent, at der for Retten kommer Sag angaaende Rømning, og dog vil en Mand, der ikke tør seile med et Skib, fordi det ikke duer, først og fremmest gaa sin Vej. Der kan forekomme høist eet Tilfælde om Aaret af simpel Rømning, hvad enten dette nu ligger i, at Bedkommende ikke rømmer fra Skibet eller Kapitainen ikke klager. Der er ikke nogen Trang til saadanne Bestemmelser; og mislige, maa det indrømmes, ere disse Bestemmelser; saalænge Forholdene ere gode, saalænge Alt er sundt og godt, som man ønsker det skal være, kan det gaa, men i det Dieblik det ikke er saa, kan denne Klageret tiltrods for de Strafebestemmelser, som foreskrives i Loven, misbruges i en ganske overordentlig Grad. Jeg ser heller ikke, at det er nødvendigt at gaa saavidt som foreslaaet. Nordamerika, som nævnes i Kommissionsbetænkningen, har en ret hensigtsmæssig Bestemmelse, hvis jeg ikke har set feil; den gaar ud paa, at der skal anstilles Undersøgelse, naar der klages af en Befalingsmand og Flertallet af Besætningen. Det er noget ganske Andet end foreslaaet, og det kunde man lettere sympathisere med, naar Flertallet af Besætningen frygtede for at gaa med Skibet, end naar nogle Faa frygte det. Det har en hel anden Betydning. Der kan være nogle faa daarlige Personer eller nogle Faa, der have en ubegrundet Uengstelse. England gav, idetmindste i sin første Bestemmelse fra 1871 — nu er det maaske anderledes — kun Mandstabet en Ret til at forlange Skibet standset, naar der var Tale om Desertion af Mandstabet; men med Hensyn til det findes der ingen Begrænsning i det foreliggende Lovforslag. England er senere gaaet videre, men det ligger maaske i, at andre Forhold der have drevet Sagen frem i en Retning, som der ikke er Anledning til at efterligne. Derimod indeholder Loven adskillige Bestemmelser, som man kan sige supplere den nugældende Lovgivning. Den første Bestemmelse i denne Retning er § 2. Den indeholder et Forbud mod at sende usødygtige Skibe tilsøs og Bestemmelse om Straf derfor. Det er en Bestemmelse, som jeg fuldstændig kan sympathisere med, i alt Fald i dens Tanke. Jeg skal ikke indlade mig paa Lovudkastets Detailler. En anden Sag er, om man, da en ny Splov har været under Arbejde i flere Aar — og jeg tror, at dens Fuldbendelse ikke er saa fjern — og da der ikke er paavist nogen særlig Grund til at stynde sig saa stærkt, ikke burde vente og lade de ommeldte Bestemmelser optages i hin Lov; men principielt kan jeg Intet have imod Bestemmelserne. Der findes dernæst nogle andre Forskrifter, som jeg heller ikke i og for sig kunde have videre imod, og dertil hører omtrent hele § 18, affet maaske fra Lit. a., som, fordi Lit. a. gaar noget ind paa Skibsbygningen, synes mig — jeg siger kun det synes mig — lidt tvivlsom.