

Vel vil det ikke være uden Vanskelighed at give almindelige Regler for, hvilke Skibe der skulle henregnes til den ene eller den anden Kategori, men vi tro dog, at man i denne Henseende hellere bør nydes med lidt mindre fuldkomne Bestemmelser, end at udsætte den danske Skibsfart for alle de Ulemper, som ellers ville opstaa, og hvoraf vi i det Følgende skulle fremhæve nogle, medens der utvivlsomt vil fremkomme endnu langt flere, som ikke i Diebliffet fremstille sig for Tanken.

§ Lovforslagets § 2 angives de forskellige Mangler, som gjøre et Skib usødygtigt, og som kunne henføres til tre Klasser:

1. Mangler ved Skrog, Maskiner, Reising og Udhaling.
2. " " Lasten og dens Stuvning.
3. " " Besætningens Styrke.

Med Hensyn til den første Klasse Mangler, da ere disse jo alle Gjenstand for Assurance-Bureauernes Undersøgelse og stadige Tilsyn, og man tør vel antage, at Reglerne i denne Henseende iagttages saa strengt, som paa nogen Maade fornødent, idet jo ingen kan have større Interesse i Skibets Sødygtighed end netop Assurandørerne. Vi formene derfor, at man rolig kan antage som i saa Henseende sødygtigt ethvert Skib, som er klassificeret i Bureau Veritas eller et lignende ligesaa paalideligt af Regjeringen anerkjendt Skibs-Register.

Ganske vist kan, som af Kommissionen fremhævet, mangt et Skib endnu i mange Aar betragtes som sødygtigt, efter at det er udgaaet af Klasse, men disses Antal er saa ringe, at den derved paalagte Byrde bliver forsvindende i Sammenligning med et paabudt Tilsyn for alle Skibe uden Undtagelse. Det af Kommissionen (Side 15) fremhævede Exempel paa, at Skibe, som ere i første Klasse, desuagtet skulle kunne betragtes som usødygtige paa Grund af Kvaliteten af det ved Bygningen anvendte Jern, synes os at forudsætte endnu større Kyndighed og Alsidighed hos Skibsinspektørerne, end Lovudkastet allerede kræver, idet det dog vel er en Selvsølge, at ingen Besigtigelsesmand for Skibsregistrerne vilde tilstøde et Skibs Optagelse i første Klasse, som var bygget af Jern af saa slet Kvalitet, at dette faldt Skibsinspektøren i Die, efterat Jernet er malet osv., medens Skibs-Registrærens Tilsynsmand, der havde haft Adgang til at se Materialet, forinden det anvendtes til Bygningen, til at kjende Mærkerne paa Værket, der har lavet det osv., Intet skulde have fundet at erindre.

Det vil overhovedet blive en saare vanskelig Opgave at finde Mænd, der ere den i Lovudkastet for Skibsinspektørerne stillede Opgave saaledes vogne, at deres Virksomhed ikke enten synker ned til en Sinecure eller bliver et blot og bart Fortrædigelsesapparat; men derfor bør man formentlig heller ikke lægge Mere paa disse Mænds Skuldre, end der er Mulighed for, at de kunne bære.

Med Hensyn til den anden Klasse Mangler, nemlig Lastens Størrelse og Bestuvning, da vilde det neppe være vanskeligt at opnaa, at Bureau Veritas (eller et lignende Selskabs) Besigtigelsesmand ogsaa anbragte paa ethvert af dem besigtiget Fartøj en Ladelinie, og naar det derefter blev gjort Toldvæsenet i danske Havne og Konsulerne i fremmede Havne til Pligt at attestere, at Skibet ikke var belastet dybere end til denne Linie, da vare vistnok ogsaa i den Henseende alle nødvendige Forbringinger flete Fyldest.

Om selve Bestuvningsmaaden i Sække eller med Skotter og deslige anse vi det overflødig at der gives Regler udenfor de allerede i Assurancepolicyen indeholdte, idet Selvopholdelsesdriften hos enhver Skibsfører nok vil gjøre, at han i denne Henseende iagttager al fornøden Forsigtighed, naar han ikke er fristet af Lyften til større Binding, for hvilken der ved Ladelinien vilde være sat en Grændse.

Spad den tredje Klasse Mangler angaar, Besætningens Antal i Forhold til Skibets Størrelse, da lod der sig med stor Lethed fastsætte — enten i denne eller en særlig Lov — det fornødne Minimum i saa Henseende.

Foruden de Skibe, som opfyldte de ovennævnte Betingelser, vilde det ogsaa være nødvendigt, at ikke blot, som i § 29 bestemt, alle Krigsskibe, men ogsaa alle i Post- og indenlandst Passager- og Kystfart, herunder ogsaa i Sundet færende Skibe, undrages Skibsinspektørernes Myndighed.

For Post- og Passagerfartens Bedkommende vilde nemlig enhver Standsning, om end af nogle Timer, blive ligefrem utaalelig og Erstatningsansvaret fuldstændig uberegneligt, ligesom de i denne Fart anvendte Skibe jo ere undergivne Politiets særlige Tilsyn (§ 28 maatte som Følge deraf ogsaa bortfalde for disse Skibes Bedkommende) og for den indenlandste Kystfart (hvortil ogsaa maa henregnes Farten i Sundet), ved hvilke en stor Mængde Medborgere, og det af de mindst heldigt