

og gaar tilbunds. Ser man hen til de statistiske Oplysninger om forsvundne Skibe, vil det ogsaa vise sig, at mangfoldige Kornskibe gaa bort, og jeg kan nævne af egen Livserfaring ikke eet, men mangfoldige Tilfælde, hvor Folk, der stode under mig, og som havde mistet Slægtninge, paa Spørgsmaalet om, hvorledes det var gaaet til, svarede: „Det var i et Kornskib, og Lasten forfjød sig.“ Altsaa den nysnævnte Bestemmelse til Sikkring imod Lastens Forfyndning er i sig selv ikke af en saa omfattende Natur eller saa besværlig, at den, efter min Opfatning, vilde vanskeliggjøre Lovens Betagelse. I de skandinaviske Assurancemøder har man blandt Andet i Henvendelser, som ere fremkomne der, ogsaa udtalt sig om Usikkerheden af et langstibs Skot ombord i Dampskibene — jeg har her næsten kun beskæftiget mig med Seilskibene —, idet det har viist sig, at der ved Fragterne fra det sorte Hav, som for en stor Del beskæftige Dampskibene, har været meget store Tab. Naar der trods de nævnte Foranstaltningers Beskedenhed spores en vis Usikkerhed overfor Bestemmelserne om Kornlasten, saa tror jeg, at dette ligger i, at man noget har misforstaaet disse Bestemmelser. Der er ganske vist en Bestemmelse, som kan være lidt besværlig, den nemlig, at en Erebidel af Lasten under visse Forhold skal være i Emballage, i Sække eller Lignende. Denne Fordring er ganske vist bekostelig, og hvis et Skib saa skal lade i Odessa, hvorfra der som bekjendt er en kolossal Kornudførsel, men hvor det maaske dog ikke er let at faae Emballage, skulde opfylde denne Fordring, vilde det derved paadrage sig meget store Udgifter, men, naar de Herrer nøie læse Lovforslaget igjennem, ville de se, at Bestemmelsen slet ikke gjælder Farten paa Middelhavet, men kun den transatlantiske Fart mellem Amerika og Europa, og i denne Fart ere Skibe til England underkastede de samme Bestemmelser, saa at selvsjælgelig Sagen derved ikke faar den Betydning for os, at den giver mindste Anledning til at stille sig saa tvivlende overfor Lovens Brugbarhed, som slet er.

Det tredie Hovedargument, som efter min Opfattelse gjør sig gjældende, er dette, at det er ubetimeligt at vedtage en saadan Lov. Usikkerheden om Ubetimeligheden støtter sig til to Grunde. Den ene Grund er den, at vi ikke skulle indlade os paa Sigt, spænd vore Naboer Sverrig, Norge

og Lydsfland indlade sig derpaa. Den anden Grund, hvorfor vi ikke skulle gjøre det, er den, at vi først bør forsikre os om, hvorvidt vi have Brug for en saadan Lov, gjen-nem de Oplysninger, som vi kunne faae ved Vedtagelsen af en Lov om Undersøgelse af Spulhykker, altsaa ved Oprettelsen af maritime Domstole. Hvad nu den første Grund angaar, da har jeg forsøgt at paavise, at Konkurrencepørgsmaalet ikke har stort at betyde for os, og at der i denne Konkurrence ikke ligger nogen Fare for os, navnlig naar vi søge at fjerne de Bestemmelser i Forslaget, som kunde lægge et større Baand end usseligt paa mindre Skibe. Hvad den anden Side af Spørgsmaalet angaar, da maa jeg betragte det som en given Sag, at det foreliggende Lovforslag maa forubsettes som dannende Grundlaget for Loven om de maritime Domstole. Ansvarets Udstrækning og Betydning bestemmes gennem det foreliggende Lovforslag, og naar man ikke har det til at begynde med, saa vil man møde større Vanskelighed ved Udarbejdelsen af den anden Lov. Alt den anden Lov forøvrigt snart vil komme os i Hænde, antager jeg som en given Sag efter de Udtalelser, som fremkom fra den høitærede Indenrigsminister under en Forespørgsel i November Maaned f. A. i Folkethinget. Der er imidlertid dem, som indrømme Usikkerheden af, at der foretages et Tilsyn af Skibene, men som sige: Vi behøve ikke at ansætte særlige Tilsynsmænd, thi vi kunne benytte Tilsynsmændene fra de større Klassifikationssekskaber, og enkelte Antydninger i denne Retning ere ogsaa idag fremkomne. Jeg skal hertil bemærke, at der er to Klassifikationssekskaber, som saa at sige have europæisk Hævd, nemlig „Veritas“ og „Engelsk Lloyd“. Her i Danmark benytter man fortrinsvis og for Seilskibes Vedkommende næsten udelukkende „Veritas“; men spørger man „Veritas“ Agent i Kjøbenhavn om, hvormange af vore Seilskibe paa over 50 Tøns der er klassificeret, saa vil man faae det Svar, at der er 37 pCt., som ikke ere klassificerede i „Veritas“, af hvilke 37 pCt. de 18 pCt. ere klassificerede i „Norddeutsche Lloyd“. Der er saaledes ca. 18 pCt. af Seilskibene paa over 50 Tøns, som ikke ere klassificerede, medens omtrent 97 pCt. af mindre Skibe ikke ere det. Naar man altsaa skulde benytte Agenterne, saa skulde de jo ogsaa have Tilsyn med de ikke klassificerede Skibe. Her fremkommer der altsaa