

sion havt ganske særegen Betydning, hvilket ligger i det Kjendskab, som jeg har til nogle af de Mænd, der have havt Sæde i den. Af disse Mænd skal jeg her blot tillade mig at henvise til Kommissionens Formand, som overhovedet, men dog særlig i disse Forhold er en i høi Grad indsigtsfuld Sædermand, hvis Humanitet er ligesaa vel bekendt som hans Dygtighed. Jeg skal kun minde om, at det er denne Mand, fra hvem det første Udkast til den i Norge gjældende Sælov hidrører. Siden den Tid er der nu hengaaet en lang Række af Aar, over tredive Aar, i hvilke denne Mand's Interesse for alle Søfarten vedkommende Spørgsmaal har vedligeholdt sig, saa at han vistnok er en af største Autoriteter i den Slags Spørgsmaal. Det er altsaa paa Grundlaget af disse Dplysninger og Arbejde, at Forhandlingerne i Udvalget have gennemgaaet de Stadier, som ere beskrevne i Kommissionsbetænkningen, og hvis Resultat nu foreligger i det samlede Endringsforslag.

Uden at jeg skal forbyde mig i Enkeltighederne, paaligger der mig dog vistnok den Pligt at fremdrage Hovedpunkterne. Jeg skal her holde mig til Endringerne, saaledes som de nu foreligger, nemlig som et samlet Forslag, idet jeg tror, at det, jeg har at sige, derved vil blive kortest og mest anskueligt. Det vil erindres, at det Spørgsmaal blev reist ved 1ste Behandling: Paa hvilke Skibe Loven overhovedet skulde være anvendelig? Der kunde neppe være Tvivl om, den skulde anvendes paa danske Skibe og kun paa danske Skibe, men det maa indrømmes, at efter den Maade, hvorpaa Lovforslaget var bygget, var dette ikke ganske klart. Jeg tror, at fuld Klarhed nu er opnaaet i saa Henseende paa en meget let Maade, nemlig derved, at Affsnitsinddelingen er flyttet ned foran § 3, saa at Bestemmelsen i Lovforslagets § 1 om de Skibe, der falde ind under Loven, samt Bestemmelsen i § 2 om, hvornaar et Skib kan siges at være usødygtigt, og hvilke Tilfælde skulde sættes i Klasse med Usødygtighed, ere stillede forud for Affsnitsinddelingen, som altsaa først begynder efter § 2. Det første Affsnit handler da „Om Ansættelse af Skibsinspektører og Afgang til Stopning af Skibe af tvivlsom Sødygtighed“. Det kan vel ikke miskjendes, at her foreligger nærmest det principielle Spørgsmaal, som Loven vil besvare, og da det samlede Udvalg er blevet enigt om at anbefale Indførelsen af denne Institution, saa maa det vistnok erkjendes, at Hovedprincippet i det af Regjeringen forelagte Lovforslag er godkjendt. Det synes fra et principielt Standpunkt ikke heller at kunne betvivles, at der med Hensyn til denne Næring, med Hensyn til denne Øren af Skibsfarten er Hjemmel til at søge tilveiebragt et ordnet Tilsyn fra Statens Side ei mindre end med Hensyn til anden Skibsfart eller i andre Retninger, hvor det gjælder Borgernes Liv og Sundhed. Jeg tror heller ikke, at man, naar

Principspørgsmaalet bliver stillet klart og skarpt frem til et Ja eller Nei, let vil drifte sig til ligefrem at sige Nei. Ved saadanne Spørgsmaal kommer det jo imidlertid i høi Grad an paa, hvorledes Principet gennemføres, i hvilket Omfang, til hvilken Tid, under hvilke Forudsætninger, og alle disse praktiske Spørgsmaal kunne ved Gennemførelsen af Principet faae en saa stærkt fremtrædende Betydning, at selve Principet ligesom træder tilbage. Det, der altsaa var vor Opgave ved denne Sags nærmere Behandling i det Enkelte, var at enes om en Gennemførelse af Principet, der er loyal, der er en virkelig Gennemførelse, men som tager tilbørligt Hensyn til de forskellige Interesser, som her staa paa Spil, og som ikke gaar videre, end man i alt Fald for Liden kan tilraade, uden Frygt for at vække en begrundet Modstand eller Uro. Dette, haabe vi, er naaet ved den Maade, hvorpaa Skibsinspektørinstitutionen nærmere foreslaas ordnet, og ved det dermed sammenhængende Forslag til Udelabelse af nogle Bestemmelser i andet Affsnit. I selve Reglen for Udnævnelsen af Skibsinspektørerne er der ikke foreslaaet nogen Forandring, som er værd at tale om; derimod skal jeg nævne, at det Spørgsmaal var meget omtalt ved 1ste Behandling, om ikke de mindre Skibe overhovedet skulde undrages Inspektionen. Der var aabenbart i Thinget ikke liden Stemning herfor, og der har ogsaa været Stemning derfor i Udvalget. Det har imidlertid vist sig at være saa vanskeligt at finde en praktisk Grændse der, at vi ikke have drifstet os til at gjøre noget bestemt Forslag i saa Henseende. Naar man overhovedet gennemfører Principet om Tilsyn med Skibes Sødygtighed, saa er det jo dog meget vanskeligt at sige, at, naar vi komme under et vist Tonsantal, saa hører dette Hensyn til Fare for Menneskeliv op, som gaar igjennem de øvrige Bestemmelser, og vi ere derfor blevne staaende ved et Forslag i § 4, hvori det hedder, at ved en Insurug kan det bestemmes, at Skibsinspektøren, ifkun hvor særdeles stærk Grund til Mistanke er tilstede, skal undersøge Skibe under 60 Registertons, som gaa i Fart inden Linierne Lægel—Lindesnes og Rügenwalde—Kalmar. De Forandringer, som vi iøvrigt her foreslaa, ere væsentlig med Hensyn til Skibsinspektørernes Stilling ligeoverfor den første Befigtigelse og Overbefigtelseskommissionen, ligesom vi ogsaa have gjort nogle Forslag med Hensyn til disse Kommissioners Sammensætning. Det vil erindres, at efter det oprindelige Udkast var der tilbørligt Skibsinspektøren foruden den Virksomhed, som i det Væsentlige i vort Forslag er bibeholdt, den Stilling at være Formand i Befigtelseskommissionen. Jeg tror, det allerede ved 1ste Behandling blev klart, at dette var Noget, der ikke ret vil kunne forenes med den naturlige Ordning; Skibsinspektøren kunde ikke ret vel paa een Gang optræde som Anklager og tillige med den dog til Domsret