

nem Skibsinpektørerne, der naturligvis ville blive valgte blandt Mænd, der ere nøie bekendte med de Forhold, der høre herhen, og i Reglen ere Folk, der praktisk have udøvet den Virksomhed, med hvilken de nu blive satte til at føre Tilsyn. Jeg tror ogsaa, at det maa erkjendes, at det for Skibsføreren, for Skipperen kan have sin store Betydning, at der er bestemte Regler for og et fast Tilsyn med den Maade, hvorpaa Skibet udrustes. Man maa nemlig lægge Mærke til, at Skibsførernes og Skibshederes Interesser ikke altid falde sammen. Medens det kan være i Skibshederens Interesse at benytte et Skib, saaledes at det giver den størst mulige Fordel, hvad der meget hyppigt sker ved en Overlastning af Skibet, kan det ikke interessere Skipperen i fjerneste Maade, at Skibets Sødygtighed formindskes ved saadanne Foranstaltninger, forsaavidt han da ikke selv er Medrheder, hvilket vel i Reglen ikke er Tilfældet. Han maa meget mere paafjønne, at han har, om jeg saa maa sige, Loven i Ryggen, og at den giver ham Leilighed til at modstaa Forlangender fra Skibshederen, der kunne gaa i Retning af forpøget Indtægt paa Bekostning af Skibets Sødygtighed. Jeg tror altsaa, at i mange Tilfælde vil netop Skipperen eller Skibsføreren føle sig meget vel stillet, naar han har en saadan Lovgivning ved Siden af sig; det vil i mange Forhold styrke hans Stilling til Rhederen og vil have sin helbige Indflydelse paa Skibets Udrustning. Men, mener det ærede Medlem, man behøver ikke Skibsinpektører til at føre denne Kontrol. Der er Selskaber, som udøve en saadan Virksomhed, og hvis Virksomhed har en saadan Paalidelighed, at de maatte kunne gjøre det. Han sigtede derved navnlig til Klassifikations- og Assurancelskaber. Hvad Klassifikationselskaberne angaar, har allerede det 4de Medlem for 1ste Kreds (Carstensen) gjort opmærksom paa, at det er mindre helbdigt at benytte private Selskaber til saadanne offentlige Formaal. Jeg skal desuden gjøre opmærksom paa, at Klassifikationselskabernes Bedømmelse af Skibene jo kun gaar ud paa en Bedømmelse af Skibet selv, af dets egen Sødygtighed og hensigtsmæssige Indretning; men da Sødygtigheden ikke afhænger af Skibet alene, men af mange andre Forhold, af Udrustningen og Bemanningen osv., vil det ses, at der er mange Tilfælde, hvor Klassifikation af et saadant Selskab ikke vil kunne være betegnende for den Sødygtighed, Skibet har; og hvad Assurancelskaberne angaar, da tror jeg heller ikke, at man har nogen aldeles paalidelig Sikkerhed i den Interesse, de selv have i, at Skibet er vel udrustet, idet der nemlig allerede er gjort opmærksom paa, at Assurancelskaberne under den større Konfurrence ofte maa løbe sig efter Forholdene og assurere, hvad de helst vilde være fri for, i Særdeleshed naar det er ligeoverfor Huse, de have staaet i længere Tids Forbindelse med.

Men det er desuden bekjendt, at man søger at høde paa slige for Assurandørerne uheldige Forhold ved at benytte sig af Reassurancer, hvorved man unddrager sig idetmindste den væsentligste Del af Risikoen. Jeg tror altsaa, at man heller ikke der kan søge nogen Sikkerhed. Det ærede Medlem mente dernæst, at det var en overmaade farlig Afgang, man havde givet Mandstabet til at foranledige en Undersøgelse af Skibet ved at indgive Klage. Jeg skal gjerne indrømme, at det stundom kan foranledige nogen Ulempe, men jeg ser dog ikke retlere, end at det vilde være høist besynderligt at negte de Mennesker, der skulle gaa med et Skib, og hvis Liv udsættes for siensynlig Fare, naar Skibet ikke er i sødygtig Stand, al Afgang til at faae undersøgt et Skib, som de mene er af den Bestaffenhed, at de risikere at sætte deres Liv til med det. Det forekommer mig, at det vilde være altfor strengt. Det maa jo dog ogsaa bemærkes, at, hvis de gjøre sig skyldige i en letfærdig og ubegrundet Angivelse, udsætte de sig baade for Straf og for Erstatningsansvar. Jeg kan, som sagt, ikke se, at de Bestemmelser, som Loven indeholder, virke i en saa overordentlig Grad truende mod vor Søfart, at man af den Grund skulde nære nogen Betænkethed ved at iværksætte Foranstaltninger, som ere bestemte til at sikke og værne om Menneskers Liv. I det Hele staaer jo Sagen her imellem Hensynet til Gevinst og til Menneskeliv. Vil man værne om Menneskeliv, maa man finde sig i de Foranstaltninger, som ere stiftede dertil, selv om de maatte medføre Ubehagelighed eller nogen mindre Indtægt for de Paagjældende, som udøve den Virksomhed, ved hvilken Menneskeliv udsættes for Fare. Det forekommer mig ikke tvivlsomt, til hvilken Side Sagen bør afgjøres, naar disse to Ting staa ligeoverfor hinanden. Det ærede 1ste Medlem for 10de Kreds (Sørensen), som ikke er tilstede, hvad jeg beklager, fremkom med nogle Udtalelser, til hvilke jeg maa gjøre et Par korte Bemærkninger. Han gjorde den Indrømmelse, at Nytten af det offentlige Tilsyn var tilstede, men derimod var han imod indskrænkende Bestemmelser. Jeg ser nu ikke, at der er fuldkommen Konsekvens i de to Ting, og jeg veed egentlig talt ikke, hvad Tilsynet skulde til, naar der ikke var indskrænkende Bestemmelser, thi saa veed jeg ikke, hvilke Bestemmelseres Overholdelse Tilsynet skulde varetage. Dersom Forholdet fremdeles vedblev, som det nu er, at Rheder og Skipperer gaa frem ganske efter deres eget Fordomsbestindende, forstaaer jeg ikke, hvad Inspektørernes Forretning egentlig skulde være, eller hvilket Tilsyn de egentlig skulde udøve. Det ærede Medlem yttrede megen Frygt for, at Loven vilde virke skadelig for vor Skibsfart. Han ansøgte ikke bestemte Punkter, hvor han troede, at Faren vilde fremkomme, men han hjalp sig tilfældt ved at fremkalde et overmaade stort Billede, som jeg tror mere havde hjemme i