

vag Antydning, her gives, som man begrunder paa, at der er totalt forlöst et usforholdsmæssigt stort Antal af tilkjøbte, navnlig engelske Skibe; men der er ikke oplyst Nogetsomhelst om, hvor mange Mennesker, der ere gaaede til Grunde ved disse Forlis. Nu er det et Faktum, der ikke er ganske ubekjendt, at der forliser flere Skibe i daarlige end i gode Lider; men deraf følger ingenlunde, at der samtidig ogsaa mistes flere Menneskeliv, thi de totale Forlis afstedkommes ofte derved, at Skibene i daarlige Lider have en saarige Værdi, at det ikke kan betale sig at træffe overordentlige Foranstaltninger for at skaffe dem af Grunden, naar de ere komne paa den. Der foretages altsaa ikke store Anstrengelser, for at bringe Skibet af Grunden, og et Forlis bliver derfor totalt, som under gunstige Konjunkturer slet ikke vilde være blevet noget Forlis, men under saadanne Forhold vil der i Reglen sjældent mistes Menneskeliv. Det er den eneste Antydning, jeg har kunnet finde af nogetsomhelst Motiv til Lovens Fremkomst netop for Dieblisset, og det synes mig ikke, at være tilstrækkeligt stærkt til, at vi, uden at afvente, hvad der i saa Henseende vil ske hos vore Naboer, nu i dette Dieblis skulde fremkomme med en saadan Lov. Jeg maa slutte mig til de Udtalelser, der ere fremkomne her i Thinget og ogsaa andre Steder, om, at den danske Handelsflaade i sin Helhed virkelig ikke i Henseende til Sjdygtighed staar tilbage for vore Naboers; efter min Overbevisning tør jeg tilspø, at den endog-  
 saa naar langt over den. Det er bleven fremhævet her, at Lovens Straftræden vil foraarsage store pekuniære Tab for Rhederne. Jeg skal ikke holde mig hertil, navnlig fordi man, naar man selv er Kjøbmand, let kan være udsat for Mistanke om, at man har større Sympathi for den pekuniære Interesse, der berøres ved denne Lov, end for de Menneskers Liv og Bælfærd, som Loven skulde værne om. Jeg er nu saa heldig, i dobbelt Forstand heldig, ikke selv at være Skibsrheder; saa at jeg personlig ikke har nogensomhelst Interesse af Lovens Fremkomst, og tør derfor udtale mig frit; men jeg skal dog gjøre opmærksom paa, at der er Andre, end netop Rhederne, hvis Interesser kunne blive skadeligt berørte ved Loven, nemlig Søfolkene, de, som skulle leve af Skibene. Naar et Skib nemlig bliver kondemneret paa Grund af Usjdygtighed eller rettere paa Grund af formentlig Usjdygtighed, thi det er jo ikke bevist, at et Skib er usjdygtigt, fordi Inspektørerne kondemnerer det, vil jo et vist Antal Søfolk blive brødløse og altsaa være henviste til at søge Bessjæftigelse i en fremmed Koffardiflaade, og naar f. Ex. vore Naboer ikke have en saadan Lov som den nærværende, og der altsaa er Præsumption for, at deres Skibe heller ikke alle ere fuldstændig sjdygtige, opnaar man ja ikke Andet, end at man jager vore Søfolk fra vore formentlige usjdygtige Skibe til fremmede usjdygtige Skibe, og

derved er der jo ikke opnaaet det, der tilsigtes ved Loven. Jeg tror, at det, som maasse nærmest er Motivet til denne Lovs Fremkomst, i det Væsentlige vil lyde saaledes: Der har været reist en Storm i England, Opinionen, den offentlige Mening her er stærkt paavirket heraf, nu maa vi ogsaa gjøre Noget her, og vi ere derfor nøbde til at skrive en Lov, og her ligger Loven. Jeg tror, at det vilde være et Motiv, der vilde komme det Rigtige nærmere end de Motiver, der fremsættes i Kommissionens Betænkning. Naar man nu altsaa vil stride til at udstede en Lov, der kan virke skadeligt for mange Interesser, er det naturligt at spørge sig selv, hvilken Gavn man da kan faae af Loven. Jeg tror, at denne i Praxis ikke vil være videre stor. Lovens Omraade er naturligvis meget begrændset, saalænge der ikke finder noget Sjensidighedsforhold Sted med vore nærmeste Naboer; thi mange af de Bestemmelser, der findes i denne Lov, ere særlig lette at eludere. For det Første seiler der en Masse danske Skibe i oversjøiske, sjerne Farvande, Skibe, som kun i Ny og Næ hvert 3die eller 4de Aar komme indenfor Danmarks Grændse, og disse Skibe ere altsaa aldeles ikke underkastede Tilsyn af vore Inspektører i denne Tid. Naar nu Føreren af et saadant Skib mærker, at hans Skib bliver mindre sjdygtigt, vil han under almindelige Forhold, saalænge denne Lov ikke er traadt i Kraft, helst seile hjem, for at faae Skibet efterset og faae det mere sjdygtigt. Men naar Loven er traadt i Kraft, maaa han nødvendigvis befrygte, at Inspektørernes Tilsyn vil være saa stærkt, at Reparationen kræver saadanne finansielle Offre, at han gjør bedst i at blive i Udlandet og lade det reparere der, hvis han overhoved vil indlade sig paa at faae det repareret, eller ogsaa, og det vil vel som oftest ske, vil han aldeles undlade at reparere, og derved opnaar man altsaa, at han netop paa Grund af Loven vil seile omkring med et Skib i usjdygtig Tilstand, medens han, hvis Loven ikke havde eksisteret, vilde være kommen hjem for at faae det repareret. Den Klasse af Skibe, der tæller de fleste Skibe, om hvis Sjdygtighed der kan reises Tvivl, er uden tvivl den, der beskæftiges i Trælastfart om Sommeren fra Østersøen, og som bliver oplagt om Vinteren, efter at have seilet hjem med Kul-  
 last. Gierne af disse Skibe ville, saasnart de være nogen Mistante om, at deres Skibe ikke ville kunne taale at passere Revue for Inspektøren, søge at sjerne sig saa hurtigt som muligt fra Tilsynet, og det kunde de gjøre med den største Let-  
 hed og uden extra Beføstninger, saalænge Sverrig ikke har en Lov, der svarer til det her foreliggende Forslag. Intet er jo lettere for Skibsrhederne f. Ex. i Dragør, Kjøbenhavn og Sel-singør eller hvilken som helst anden By her, end om Vinteren at lade Skibet lægge op i Malms, Helsingborg og Landskrona, hvor han saa om Foraaret igjen kan hente det og seile med