

det som sædvanlig, hvorved han aldeles unddrager det Inspektionens Tilsyn. Derved ville Lovens Bestemmelser i høi Grad eluderes, idet det nemlig netop er de Skibe, for hvilke Loven gives, som unddrage sig dens Bestemmelser, og for hvem det vil være ganske overordentlig let at gjøre det. Derfor nærer jeg den Mening, at saalænge navnlig Sverrig og Norge ikke udsteder en Lov af lignende Indhold som den foreliggende, ville denne Lovs Bestemmelser blive eluderede. Det tilsiotede Maal vil blive illusorisk og den Skade, som gjøres ved Loven vil ikke kunne opveies af den Gavn, man kan vente at faae af den. Hvad nu selve Loven angaar, saa er der adskillige Paragrafer — naar vi nu forudsætte, at Loven virkelig skulde komme i Virksomhed og søge at opfylde det Formaal, som er stillet den —, som ganske vist dels nødvendigvis maa forandres, og dels kunne være end hel Del bedre, end de ere i den Form, hvori de nu foreligge. For det Første undrer det mig ikke at finde et eneste Ord i Loven om Ballast, skjøndt det er vitterligt, at en meget stor Del af de Skibe, som gaa til Grunde, skyldes deres Undergang Mangel paa tilstrækkelig Ballast, dels direkte, idet de kænre, dels indirekte, idet de ikke ere istand til at føre saa mange Seil, at de kunne klare en Væger fra sig, eller de have ikke den fornødne Manøvreedygtighed, negte at vende i høi Sø og saa videre. I den tybste Lov findes der Bestemmelser om Ballast, og det undrer mig, at det er undgaaet Opmærksomheden her. Jeg kan ikke tro Andet, end at det vilde være meget nyttigt, at der fandtes Bestemmelser om Ballast i Loven. I Lovens anden Paragraf staar der, at Enhver, Rheder eller Skibsfører, som lader et usødygtigt Skib gaa til søs eller gjør Forsøg derpaa, gjør sig skyldig i en strafbar Handling. Dette er en meget haard Bestemmelse i den Form, hvori den staar. Jeg antager nu, at den ikke er ment ordret, thi der bør selvfølgelig staa, hvis det da ikke kan underforstaaes, at Skibet maa være, ham vitterligt, usødygtigt. Det er jo bekjendt nok, at der seiler langt flere usødygtige Skibe, om hvis Usødygtighed Ingen har nogen Anelse, end saadanne, hvis Usødygtighed betingende Mangler man kender. Naar f. Ex. paa et Dampskib en Ventil i Bunden er i Orden, saa kan Skibet være decideret usødygtigt; men Ingen veed af det, det kommer først frem, naar Ulykken sker. Hverken Skibsføreren eller Rhederen kan vide det Mindste derom, saa meget mere, som det er en Ting, der ligger under Maskinmesterens Resfort. Det vilde altsaa være ubilligt, om Rhederen eller Føreren skulde straffes for en Usødygtighed af denne Art. Ligeledes kan en Rheder sende sit Skib paa en lang Reise, og det forlader i fuldstændig sødygtig Stand en dansk Havn; men paa Reisen, eller medens det ligger i en fremmed Havn, tilsløber der Noget, som gjør det usødygtigt; Skibsføreren gaar imidlertid til-

søs uden at sende Rhederen Underretning. Ogsa i dette Tilfælde vilde det være høist ubilligt at paalægge Rhederen Ansvar i saa Henseende. I § 4 staar der, at Skilsinspektørerne have Ret til at gaa ombord i et hvilket som helst dansk Skib i deres Distrikt for at undersøge Skibet; men denne Indstrænkning, at de kun have Myndighed til at gaa ombord i danske Skibe i deres eget Distrikt, ser jeg ingen Nødvendighed for. Den kan i mange Tilfælde virke meget skadelig. Landet bliver jo delt i 3 Inspektionsdistrikter; Inspektørerne kunne naturligvis ikke være tilstede alle Begne i deres Distrikter, de maa snart være paa eet og snart paa et andet Sted, jeg sætter nu det Tilfælde, at f. Ex. Inspektøren for Sjælland paa en Forretningsreise er i Korsør og der faar Meddelelse om, at i Nyborg er et usødygtigt Skib isærd med at gaa til søs, og samtidig faar han at vide, at Inspektøren for Fyn opholder sig paa Wexø eller et andet Sted, hvormed der maaske ikke engang er telegrafisk Forbindelse, den sjællandske Inspektør vilde da ved hurtig at begive sig til Nyborg og paatage sig den Funktion, som skulde tilfalde Inspektøren paa Fyn, bidrage til at opfylde Lovens Bestemmelser. Men navnlig vilde det være nyttigt, om han havde Lov til at gaa ombord i et hvilket som helst dansk Skib, hvor det end ligger saavel i Indlandet som i Udlandet; han vilde da nemlig kunne foretage en Rundreise til de svenske Havne om Vinteren og gaa ombord i de der liggende danske Skibe, for at undersøge, om de ere sødygtige eller ei, og dette vilde netop være nødvendig, hvis Loven overhovedet skulde have Betydning. Inspektøren vilde ganske vist ikke kunne paakalde de svenske Autoriteters Hjælp, i alt Fald vil det være en Belvilliesag af den, om de ville yde en saadan; men man vilde nok kunne træffe saadanne Foranstaltninger mod Rhederne her i Landet, at det faktisk talt vil være umuligt at lade sit Skib gaa til søs i usødygtig Tilstand. I § 7 er der bestemt, at, hvis det fremgaar af et Estersyn, som er foretaget ifølge § 5, c eller ifølge § 6, at Klagen har været ubegrundet, skal den eller de, som have begjæret Estersynet, udrede de med samme forbundne Omkostninger; men der staar Intet om, at Skibet eller Rhederen bør have en Erstatning for den tabte Tid, medens dog Verdien af den Tid, der tabes, i Reglen vil være mange Gange, ja 10—20 Gange saa stor som de ikke store Omkostninger, som ere forbundne med selve Estersynet. I § 9 henvises til, at den Klage, som af $\frac{1}{4}$ af Skibets Besætning kan indgives i fremmed Havn, skal indgives til Konsulen, som derefter har at foranstalte et paalideligt Estersyn af Skibet foretaget, saavidt muligt under Sagttagelse af de for saadanne Estersyn paa Stedet gjældende Regler. Jeg tror, at man gjør vel i ikke at tillægge denne Paragraf særdeles stor praktisk Betydning. For det Første er der mange fremmede Havne, hvor der slet in-