

gen dansk Konsul er, og navnlig er dette Tilfældet paa mange oversjøiske Pladser, hvor Skibene ofte ligge saa langt borte fra Konsulen, ofte milevis, at det er Befætningen aldeles umuligt at faae Konsulen i Tale, navnlig da den ikke kan komme i Land uden Kapitainens Tilladelse, som disponerer over Skibets Fartøier; han har det altsaa ligefrem i sin Magt at negte dem at faae Konsulen i Tale. Endvidere vil det være Konsulen overordentlig vanskeligt at faae et saadant Eftersyn foretaget uden at løbe utilbørlig Fare, idet han dels er udsat for, at hans Kolleger, de Sandlende paa hans Plads, som have affibet Ladningen, nedlægge Indsigelse mod, at et saadant Eftersyn foretages, og hvem skal da bære Ansvar for det Tab, der let paa-løbes. Det kan let gaa ud over Konsulen, og han vil sikkert trykke sig ved at paatage sig det. Endelig vil det let blive ubilligt mod Skibet, thi Konsulen er i Reglen henvist til at holde sig til saadanne Mænd paa Pladsen, som ifølge deres Virksomhed som Skibsverftsseiere eller Skibsbyggere have en meget stor Interesse i, at Skibet bliver erklæret for usødygtigt, for at de kunne faae den Fortjeneste, som følger af dets Reparation. Det vil derfor være meget vanskeligt for Konsulen at skaffe det tilbørlige, paalidelige Tilsyn tilveie, og jeg tror derfor ikke, at denne Paragraf vil have stor praktisk Betydning. I § 18 under Rubrik b omtales, hvor mange og hvor store Pumper et Skib skal være forsynet med, naar det er under 300 Register Tons med 2 Pumper osv. Her er ikke nævnt, om der forstaaes Netto- eller Brutto-Register Tons, hvilket under visse Forhold kan faae nogen Betydning, f. Ex. om et Dampskibs Drægtighed i Tons opgives Brutto o: inklusive Maskinrummet, eller Netto, eksklusivt Maskinrummet. Dette er ikke en Sag af meget stor Betydning, men det fortjener dog vistnok at korrigeres. De Bemærkninger, som ere gjorte af den ærede 5te Landssthingsmand for 1ste Kredts (Magesen) om §§ 20, 21 og 22, kan jeg ganske tiltræde, men skal dog bemærke, at jeg tror ikke, at den Vanskelighed, som blev omtalt af den svenske Kommission med Hensyn til Løsningen af Kornvarer i Sække, er saa stor. I den svenske Kommissions Betænkning sigtes uden Tvivl til den nye Maade at løse Kornladninger paa ved Hjælp af Elevatorer, en Indretning, der bestaar af et dobbelt Rør, i hvilket bevæger sig en endeløs Klem, forsynet med Kopper, som ved

Hjælp af Muller bevæge sig, omtrent som paa en Muddermaskine, og saa at sige suger Kornlasten ud af Skibet; men der er Intet til Hinder for, at Kornlasten, selv om den er emballeret i Sække, kan „styrtes“ i Skibet og løstes op af det ganske paa samme Maade, som naar det har været stuvet løst i Lasten. Hvad angaar § 22, da forekommer det mig, at denne Paragraf, hvis jeg forstaaer den ret, indeholder saadanne Inkonsekventer, at den ikke bør finde Plads i nogen Lov og især ikke i denne; thi i første Del af Paragrafen betegnes en vis Handling som straffskyldig, forsaavidt den gaar ud paa at seile med Skibe, som under visse Betingelser betegnes som usødygtige, og i sidste Salvelod lov hjemles ganske den samme Handling. Der staar i Begyndelsen: „Intet Skib, som afgaar fra eller ankommer til en dansk Havn i Tiden mellem den 31te Oktober og den 16de April, maa som Dæklast i noget ubedækket Rum paa Dækket eller i noget overdækket Rum, som ikke er indbefattet i Skibets registrerede kubiske Maal, føre Gjenstande af følgende Beskaffenhed“ . . . som derefter nærmere specificeres. Deraf følger altsaa, at Loven anser en Dæklast af den nævnte Beskaffenhed for at medføre Usødygtighed for Skibet, og i saa Fald er det ganske rigtigt, at den forbyder at føre disse Ladninger til Danmark; men naar der saa staar under 2, at for Skibe, som ikke ere bestemte til nogen dansk Havn, men kun paa Grund af haardt Veir, Havari eller lignende have søgt Ly eller Hjælp i en dansk Havn, gjaelder denne Regel ikke, saa hjemler Loven derved Skibets Stikken i Egen paa usødygtig Maade, og det endog saa under Forhold, som gjøre Usødygtigheden endnu mere fremtrædende end i det første Forhold. Thi, set at et Skib ligger under Ladning f. Ex. i Riga for at seile hertil i Tidsrummet mellem 31te Oktober og 16de April, vilde det komme i Kollision med Loven, dersom det førte Dæklast af den nævnte Beskaffenhed, men dersom det samme Skib indtager den samme Dæklast for at seile til England, kommer det ikke i Kollision med Loven, der hjemler den det førte Dæklast af den nævnte Beskaffenhed, men dersom det samme Skib indtager den samme Dæklast for at seile til England, kommer det ikke i Kollision med Loven, der hjemler den det førte Dæklast af den nævnte Beskaffenhed, og det uagtet Faren ved at seile foruden gennem Østersøen ogsaa gennem Kattegat og Nordsøen er tre Gange saa stor i det sidste Tilfælde som i det første. En Paragraf af den Natur vil ganske vist bidrage til at forvirre Bedkommendes Retssbegreber; thi hvad der kaldes usødygtigt i det ene Tilfælde og medfører Strafsansvar, kan dog umuligt være aldeles