

ansvarsfrit i det andet Tilfælde, hvor Usødygtighebsmomentet blot er endnu stærkere fremtrædende.

Dette er de væsentligste Bemærkninger, jeg har at fremføre mod det foreliggende Lovforslag. Det vil jo sandsynligvis blive overgivet til Behandling af et Udvalg. Jeg vilde ønske, at det maatte blive liggende i dette Udvalg saalænge, indtil det kan blive indhentet af det Lovforslag om Undersøgelse af Skibe, som er bebudet af Ministeren. Thi skal der komme nogen Nytte ud af dette Lovforslag, saa tror jeg, at det i det Allermindste bør være ledsaget af det andet Lovforslag, allerhøjest burde det vente, til det andet Lovforslag ikke alene var traadt i Kraft, men havde virket i nogen Tid, og endnu hellere maatte Sverrig og Norge have indført lignende Love og have havt Leilighed til at slutte sig hertil.

Ugen: Det nærværende Lovforslag har allerede i sin Helhed og med Hensyn til sine enkelte Bestemmelser været Gjenstand for saadanne anbefalende Udtalelser fra forskjellige Sider, at jeg her skal indskrænke mig til at kaste Blikket paa en enkelt Side af Loven, nemlig Bestemmelserne om Skibsinspektørene, og paa Besskaffenheden af de Forretninger, der foreslaas overdragne til dem. Naar Staten vil oprette Kontrol med Skibsfarten, med Skibenes Besskaffenhed, hvorvidt de ere tilfrættelig sødygtige til at udføre den Tjeneste, hvortil de ere bestemte, vil man neppe kunne undgaa at oprette en Institution som den her omhandlede, Skibsinspektørinstitutionen, hvor megen Betænkelighed den end i forskjellige Retninger maatte kunne vække. Det er blevet omtalt af forskjellige Talere, at i Norge har den der nedsatte Kommission fraraadet Oprettelsen af et saadant offentligt Tilsyn med Skibe; men man maa dog der ogsaa lægge Mærke til, paa hvilke Grunde Kommissionen har støttet sig, Noget, hvortil der neppe vilde kunne findes noget aldeles Tilsvarende her. Den norske Kommission har nemlig i sin Betænkning oplyst, at Assuranceelskaberne i Norge, der i Hovedsagen skulle være gjensidige, danne en Korporation med Hensyn til Besigtigelsen af Skibe, saaledes at der er Besigtigelsesmænd, der ere udnævnte af famtlige Assuranceforeninger, som udføre deres Arbejde under en Direktør, der staar i Spidsen for dem. Det er altsaa en Organisation af en saadan Art, at den norske Kommission vistnok med stor Ret har kunnet sige, at der deri ligger et Middel til at besigtige og forstærke sig om Skibenes Sødygtighed, som man ikke fra Statens Side vilde kunne naae, uden at oprette en tilsvarende stor Stab af Besigtigelsesmænd. Og der søies til at — saavidt jeg mindes — $\frac{3}{4}$ eller mere af de norske Skibe ere forstærkede gjennem disse Foreninger. En tilsvarende Forbindelse af Assuranceelskaberne findes neppe her i Landet og vil neppe her kunne bringes tilstede, idet sandsynligvis de fremmede Sel-

skaber have større Betydning med Hensyn til Forstærkningerne her, end de have i Norge. Man vil i denne Kommissions Udtalelser altsaa ikke kunne finde et fyldestgjørende Argument imod at indføre Tilsynsmænd af den Besskaffenhed, som omhandles her i nærværende Lov. Smidlerid fortjener det en nærmere Betragtning, hvad det er, der er overdraget disse Besigtigelsesmænd, ligesom hvad de have at rette sig efter i deres Gjerning, og endelig, hvorvidt man tør antage, at de ere istand til i det Antal, her er paatænkt, fyldestgjørende at kunne udføre deres Gjerning. Skibsinspektørene have efter Loven Ret til at gaa ombord i ethvert Skib i det Distrikt, hvori de ere ansatte, for at undersøge det med Hensyn til dets Sødygtighed, idet baade Begrebet Skib og Begrebet Sødygtighed i Loven, saa at sige, er taget i videste Forstand. Der findes en Definition af, hvad man skal kunne forstaa ved de Skibe, der skulle være undergivne Tilsyn, nemlig i Motiverne til Lovforslaget § 18, hvor det siges, at ved Udtrykket „Skib nærmest maa forstås ethvert Fartøj af saadan Størrelse, at det kun kan drives frem ved Seil eller Dampkraft“. Lovforslaget undtager altsaa kun egentlige Baade, Robaade og saadanne Baade, der drives frem velvis med Seil og Arer. Saaledes maa altsaa Loven antages at omfatte ialtsald alle Skibe, som nævnes i de statistiske Labelværker, og som overgaa 4 Tons Drægtighed. Jeg skal i Forbigaaende bemærke, at jeg ganske maa slutte mig til de Udtalelser, der ere komne frem fra forskellige Sider om, at der kunde være Grund til at indskrænke dette Omraade af Skibe, idet jeg, trods hvad den høitærede Minister anførte for lidt siden med Hensyn til Rystfarten, dog skulde være af den Mening, at de Skibe, der benyttes til Besørgelsen af Rystfarten, i det Væsentlige maa holdes udenfor denne Besigtigelse. Det Samme kan vistnok ogsaa siges om den Skibsfart, der finder Sted til de nærmere liggende Steder af Østersøen. Dersom man gik ind paa en saadan Betragtning, maatte over Halvdelen af, hvad der efter Lovforslaget opfattes som Skibe, gaa bort fra Skibsinspektørernes Virksomhed, og derved vilde det i en væsentlig Grad lettere gøres muligt, at et saa ringe Antal Inspektører, som her omtales i Loven, vilde kunne overkomme at udføre dette Arbejde. — Skibes Sødygtighed tages ogsaa i videste Begreb, idet Besigtigelsen ikke alene angaar Skrogets Form og Tilstand, Ladningens Størrelse, Stuvningen af Ladningen o. s. v., men desuden Mandskabets Størrelse og Kvalitet, foruden at der gives forskellige mere positive Bestemmelser, der indbefattes i det andet Afsnit af Lovforslaget. For at konstatere Skibets Sødygtighed har altsaa Skibsinspektøren Ret til at gaa ombord i hvert Skib i det Distrikt, som er ham underlagt, for at undersøge, om Skibet er sødygtigt. Det er hans