

af de, der aarlig drukne, som Maalestof, da giver Skibsregistreringsfontoret god Oplysning. Saaledes have vi for Aaret 1874 12 Skibe sporløst forsvundne med 80 Mand, i 1875 14 Skibe med 105 Mand, i 1876 15 Skibe med 89 Mand og i 1877 34 Skibe med 224 Mand. Det er ikke en jævn Progression, men en stærk stigende Progression især for det sidste Aar, altsaa deri alene ligger der et Bevis.

Der siges bestandig, at vi skulle vente, til Sverrig og Norge faae noget Sigtende, men, gjøre vi det, komme vi vistnok til at vente, til vi rimeligvis Alle ligge i Graven — siden vi nylig talte om Begravelse. Sverrig og Norge naae vist aldrig til at vedtage en Lov som den foreliggende. Dette ses klart blot ved at lige i Kommissionsbetænkningen derovre fra Norge med en Befolkning, der er lig Danmarks, har et Skibsrederi, der er 6 Gange saa stort som Danmarks, og Skibsrederens Interesse spiller altsaa en 6 Gange større Rolle der end her, og naar de Herrer have følt, hvor stærkt Onsket er her om at være fri for enhver Kontrol, selv om man har den bedste Samvittighed, og hvorledes den ubehagelige Fornemmelse af „at skulle have en Politibetjent i Hælene paa sig“ — som det ærede Medlem for Kjøbenhavn betegnede det —, hvorledes denne Følelse trykker Skibsreder- og tildels Skibsførerstanden her, saa kunne de Herrer ved at multiplicere denne Modstand med 6 danne sig et Begreb om, hvilken Modstand en saadan Lov vil møde i Norge. Altsaa, man kan bestemt sige, fra Norge kommer aldrig en saadan Lov og fra Sverrig sandsynligvis heller ikke. Seg vil da spørge de Herrer, som vise hen til Norge og Sverrig, om de virkelig vilde være med til det, som foreslaas der, nemlig at kaste næsten hele Byrden over paa de uheldige Skibsførere. Det er den Tanke, som ligger paa Bunden af Forslaget fra den norske Kommission, og den Tanke, som for en stor Del har fundet Tilslutning i den svenske Kommission, at nemlig Skibsføreren skal gjøres ansvarlig, og naar han saa har forbrudt Noget, skal han straffes meget strengt. Det er den samme Tanke, som den ærede 5te Landssthingsmand for 9de Kreds har sluttet sig til, idet han har lyst Skipperforeningens Henvendelse i Kuld og Rijn. Der staar nemlig deri: „Med Hensyn til de enkelte Undtagelser, som kunne indtræffe, finde vi det selvfølgelig i sin Orden, at den ventede Sprog og Handelslov optager strenge Straffebestemmelser for enhver bevislig Forseelse i den ene eller anden Retning,“ om vi her vilde gaa ind paa Sigt, er et stort Spørgsmaal. Jeg tror ikke, at man her har den Opfattelse, at man bør kaste hele Skylden over paa Skibsføreren, thi deri ligger der en Betryggelse, som er meget ringe, idet Skibsføreren, naar han ikke selv er Parthaver i Skibet, er i den Grad afhængig igjennem hele sit Livsudkomme af Skibsrederens, at det vil være

længe, førend han foretager sig Noget, og føres han derigjennem til at forbyde sig imod, hvad han skylder at iagttage, for at værne om Menneskeliv, bliver Skibet straffet i Tilfælde, hvor Andre fortjene at straffes.

Alagesen: Det er kun et Par ganske korte Bemærkninger, som jeg skal tillade mig at knytte til en Ytring, som den høitærede Indenrigsminister fremsførte i Anledning af, hvad jeg udtalte min Opmærksomhed, at den første Paragraf, som giver den almindelige Regel med Hensyn til det første Ufsnit, giver Reglen for „danske“ Skibe; men det, som jeg fremhævede igaar, var netop, at Paragrafen i det andet Ufsnit, — og det er saaledes Tilfældet med § 22 — taler om „ethvert Skib“, som kommer i danske Havne. Det er denne Uf-fattelsesmaade, som har medført en Utydelighed i Loven med Hensyn til Lovens Omraade, som jeg troede, det var nødvendigt at faae fjernet, og den høitærede Minister vil se, at der her ikke er Tale om nogen indskrænkende Fortolkning af Udtrykket „dansk Skib“, men at Spørgsmaalet netop er dette: Hvad skulle vi forstaa ved Udtrykket: „ethvert Skib“ i det andet Ufsnit? Den høitærede Indenrigsminister bemærkede, at hans Tanke med Hensyn til Skibsinspektørens Stilling og navnlig med Hensyn til Forholdet mellem hans øvrige Virksomhed og hans Stilling som Formand i Besigtigelseskommissionen havde været den, at Skibsinspektøren paa det tidligere Stadium og i sin første Funktion mere havde en mæglende Virksomhed, og at altsaa den egentlig dømmende Virksomhed først kom frem i Besigtigelseskommissionen. Dette er imidlertid ikke Lovforlagets Ordning af Forholdet, thi her er det jo Skibsinspektøren, som ikke blot mægler, men som tager den Beslutning, at han stopper Skibet, og saa er der derefter Spørgsmaal om, hvor vidt Besigtigelseskommissionen vil stadfæste denne Beslutning eller ikke. Det er netop dette Forhold imellem en tidligere Beslutning af Skibsinspektøren og den Virksomhed, som er tiltænkt Besigtigelseskommissionen, som efter min Opfattelse gjør det umuligt, at den samme Mand kan være Skibsinspektør og Formand i Besigtigelseskommissionen. Den høitærede Indenrigsminister bemærkede med Hensyn til mine Ytringer om Lovforlagets § 18, at det var nødvendigt at have Bestemmelser i større Detail ogsaa i Lovform, tildels for at de kunne være til Vejledning for Skibsinspektørerne. Jeg maa nu bemærke med Hensyn til Skibsinspektørfunktionen i det Hele taget, at den, hvorledes man end affatter Loven, vil i mangfoldige Tilfælde komme til at bero paa et Skjøn, men det er ikke Noget, som for mig er en afgjørende Indvending imod den hele Institution; thi hvor man saa vender sig hen, vil man finde, at Myndighedernes Afgjørelse beror meget ofte i sidste In-