

fig neppe kan betegnes som noget ugunstigt Resultat. Sammenlignes det med Forholdet paa dette Omraade hos andre Nationer, saa tror jeg egentlig ikke, at et Antal af 5 pro mille kan betegnes som ugunstigt for Danmark, men paa den anden Side er dette Tal dog saa stort og saamange Mennekeliv bragte i Fare, at jeg ubetinget anerkjender, at der her er et Punkt, hvor der er Anledning til at gribe ind og det paa den virksomst mulige Maade. Det er jo nemlig klart, som jeg allerede før nævnte, at det er Forlis i aaben Sø, som der særlig maa henføres til, idet det navnlig er disse paagjældende Skibe, som der har været Mangel ved, enten ved deres Bygning, deres Alder, deres Rigning eller deres Udhalning i det Hele taget. Nu bliver Spørgsmaalet da, hvorledes skal man bedst træffe Foranstaltning til at afværge denne Fare, og paa hvilket Punkt skulle vi særlig henvende vor Opmærksomhed? Er det paa Skibet, eller er det paa dets Ladning? Med Hensyn dertil tror jeg, at Alle ville være enige i, at herom bør der ikke træffes nogen endelig Afgjørelse, førend man med nogenlunde Sikkerhed kan sige, at paa det og det Punkt er der en ved Kjendsgjerninger paavistelig Fare tilstede. De foreliggende Oplysninger angive, at af samtlige de 25 Skibe, som aarlig ere forliste i aaben Sø, har omtrent Halvdelen, nemlig 12 Skibe, været ladet med Kul, og der er med disse 12 Kullskibe, som saaledes ere forliste, omkommet 63 Menneker, Alt beregnet pr. Aar. Ved Siden deraf er der forlist i aaben Sø tre Skibe med Kornlast og eet Skib med Trælast, og ved disse 4 Forlis med Korn- og Trælast er der omkommet 17 Menneker. Nu hedder det i Almindelighed, at Kornlast er en farlig Last, fordi Kornet er tilbøjeligt til at forskyde sig, saaledes at Skibet faar Slagside — som det hedder —, og ligeledes siger man, at ogsaa Trælast er en farlig Last, forsaavidt som en Del af den sædvanlig pleier at anbringes paa Dækket, og en Dækslast er altid forbunden med Fare. Paa den anden Side er Kul egentlig ikke anset for nogen farlig Ladning, thi Kul er ikke særlig udsat for For skydning, og det navnlig af een Grund, nemlig den, at intet Skib vilde falde paa at indtage halv Fragt af Kul. Naar et Skib ligger i en Kullhavn for at lade, saa er det en Selvsølge, at der er Kul nok at faae, og det seiler da ikke, førend det har fuld Last, hvorimod et Skib, som lader en anden Slags Last, ofte er afhængig af Kvantiteten af den Ladning, som det er istand til at faae, og som Følge deraf ofte maa seile med ikke fuld Last. Naar et Skib imidlertid er fuldbladet med Kul, saa er det jo klart, at der ingen Anledning er til en For skydning af Lasten, og forsaavidt kan altsaa Kul anses for ikke i og for sig at være nogen farlig Ladning, men lige saa vist, som det er, at en Kulladning ikke anses for en farlig Ladning i et godt Skib, lige

saa vist er det, at den netop maa anses for en farlig Ladning i et daarligt Skib, thi en Kulladning er en tung Ladning, den presser Skibet haardt, den gjør, at Skibet arbejder haardt i Søen, og den sætter overhovedet Skibet paa Prøve i alle dets Sammensætninger. Naar Skibet altsaa er raaddent, saa er der ingen Last, som sætter det haardere paa Prøve end Kullasten, og man vil altsaa deraf kunne slutte, at, er der gaaet et forholdsvis alt for stort Antal Kullskibe under, saa hidrører dette ikke fra Ladningens Karakter, men derimod fra, at Skibene hane været flette. Det samme Resultat fremgaar af den Betragtning: Naar man sammenligner Antallet af Skibe, der ere forliste i aaben Sø, med dem, der ere strandede, vil man se, at medens kun 6 Kullskibe ere strandede i samme Tid, som der er forgaaet 12 i aaben Sø, saa, medens der kun er 4 Skibe med Korn og Trælast, der ere forgaaede i aaben Sø, er der 8 Skibe med Korn og Trælast, der ere strandede. Forholdet er akkurat omvendt; kun Halvparten af Kullskibe er strandet i Sammenligning med de i aaben Sø forliste, medens der er strandet dobbelt saamange med Korn- og Trælast, som der er gaaet under i aaben Sø. Jeg siger: Vi have ikke Andet at bygge paa end det Materiale, som foreligger, de Oplysninger, som Landskingsudvalget har tilveiebragt, og skal man benytte dette, kommer man til det positive Resultat, at Faren ligger i selve Skibene, i Skibenes usedygtige Karakter, medens de positive Kjendsgjerninger ikke synes i saa høi en Grad at styrke den Betragtning, at visse Ladninger ere særlig farlige. Dertil vil jeg nu sige en Betragtning, og det er den, at man overfor et Skibs Belastning og Bestuwing har en Garanti, som man ikke har overfor selve Skibets øvrige Egenstaber, og den Garanti har man i Skibsføreren selv. Skibets Belastning og Bestuwing er i væsentlig Grad overladt til Skibsføreren. Det dreier sig ikke der om nogen væsentlig større Besøstning at bestue og belaste Skibet rigtigt fremfor at belaste det flet; hans egen Interesse, det, at han sætter sit eget Liv paa Spil, maa naturligen føre til, at han sørger for en forsvarlig Bestuwing af sit Fartøj, medens han ikke har den samme Myndighed overfor Skibets øvrige Mangler; thi dertil kræves, at han faar Rhederiets Samtykke. Enhver større Reparation medfører betydelige Omkostninger, og det ved enhver, at Skibsføreren ikke har Lyft til at paadrage sit Rhederi større Udgifter end høist nødvendig. Altsaa, med Hensyn til Skibet have vi ikke i Skibsføreren anden Garanti end den, man rimelig kan vente af ham, nemlig overfor Spørgsmaalet om Belastning og Bestuwing. Endvidere, naar Spørgsmaalet bliver om at vedtage Regler for Skibets Belastning og Bestuwing, møder man strax dette, at der er en afgjort Usikkerhed i Behandlingen deraf, hvad der kan anses for at være Garanti,