

Spørgsmaal, der have været under Debat, tror jeg, man maa give den høitærede Minister Ret i, at reelle Kjøbmænd — og det er jo de fleste — naar de fragte et Skib, først og fremmest ville se hen til, hvorvidt de kunne vente med dette Skib at faae deres Varer sikkert og hurtigt til Markedet. Hvilke Kjendtegn de ville bruge for at afgjøre, om de kunne faae disse Betingelser opfyldte ved det ene eller det andet Skib, er et helt andet Spørgsmaal. Der vil saaledes blive spurgt om, hvilket Assurancelskab man anser for det sikreste og paalideligste osv. Men det tror jeg, man tør anse for afgjort, at ethvert solidt Kjøbmandsfirmas vil først og fremmest søge at faae sine Varer hurtigt og sikkert til Maalet. Der kan være Tvivl om, hvorvidt man skal ansætte en eller flere Inspektører; men om at indskrænke det Hele til, hvad det erede Medlem for Christianshavn (Paulsen) kaldte „periodisk Tilsyn“, kan der formentlig ikke være Tale. Der kan derimod, som sagt, være Tvivl om, hvorvidt man skal blive staaende ved een Inspektør, som maatte have forskjellige Underordnede, eller ansætte flere, saaledes som her er foreslaaet. Jeg for mit Vedkommende tror, at det er rigtigt at indskrænke sig til een Inspektør, idet man erved faar Sikkerhed for, at der kommer Ensartethed i Kontrolten. Dersom man derimod har 3 forskjellige Inspektører, og Indenrigsministeriet skal være øverste Instans, vil det, idet man jo veed, at der ikke i Indenrigsministeriet er Sagkundskab i den Retning, let kunne føre til Usikkerhed i Enkeltighederne; men dette er jo iøvrigt nærmest et Hensigtsmæssigheds-spørgsmaal, som vil komme frem og blive drøftet nærmere i det eventuelle Udvalg. At det, selv om vi faae Skibsinspektører, og Kontrolten bliver nok saa skarp, kan ske, hvad Plimsoll nylig har oplyst, er stet i England, at nemlig et Skib, der ikke er sødygtigt, undslipper, altsaa faar Lov til at seile, er jo selvfølgelig; selve „Sleipner“ er Bevis for, at Tilsynet i England ikke har været skarpt, idet Skibet jo som bekendt har været i Dof der, og den engelske Lov jo har den Bestemmelse, at ogsaa fremmede Skibe ere inde under dens Kontrol. Forsvrigt oplyste jo den høitærede Minister idag, hvad der ogsaa er rigtigt, at Engländerne i den senere Tid have fundet, at deres Lov af 1876 maa skærpes. Altsaa, de have Nie for, at den Kontrol, der hidtil har været sørt, ikke har været tilstrækkelig. Der er en Bestemmelse, som jeg tror er tagen ad administrativt Veie — jeg veed ikke, om det er rigtigt — og som vilde lette Inspektørernes Virksomhed, nemlig den, at ethvert Skib, som kjøbes fra Udlandet og skal indbringes i dansk Fart eller rettere være dansk Eiendom, først kan blive optaget blandt danske Skibe, naar der hæses en Erklæring fra Bureau Veritas om, at Skibet er sødygtigt. Jeg har hørt, at der skal være truffet en saadan Bestemmelse ad ad-

ministrativt Veie. Jeg finder den meget forstandig og vil ønske, at den maatte blive optagen i selve Lovforslaget. Som bekendt er det jo Konjulen paa det paagjældende fremmede Sted, der giver det fremmede Skib Hjemstedsret i Danmark. Man vilde altsaa, naar der var en saadan Bestemmelse om, at der skulde foreligge en Erklæring fra Bureau Veritas, have en bestemt Norm, hvorefter man kunde gaa, naar der begjæres af ham, at et fremmed Skib skal optages i den danske Handelsflåde. Thi de fleste Plimsollere komme jo frem paa den Maade, at Firmaer, som vi jo have set for ganske nylig, kjøbe gamle, tilbels udrangerede Skibe, være sig i England, Amerika eller andetsteds — i Hamburg er der jo altid et uhyre Dplag af den Slags Skibe. De kjøbes, repareres nogenlunde og sættes derpaa i den berømte Fart fra den bottniste Bugt til England f. Ex. Newcastle med Lømmer. Paa denne Route flyde de paa Lasten; der er ingen Fare ved den Seilads, men naar de skulle tilbage med Kul, begynde Danfælgighederne; da skulle de pumpe, hvad vi jo have set med „Sleipner“. Ved Kullast er der naturligvis meget mere Fare end ved en Last af Lømmer. Denne Fart drives forresten efter en større Maalestok fra Norge end her fra Landet. Det er dette, der har bevirket, at det er blevet den almindelige Mening, at de daarligste Skibe gaa i Kulfart, og det er ogsaa ganske rigtigt, thi Farten fra den bottniste Bugt til England frem og tilbage er vistnok den, der er betjent af de stætteste Skibe i Verden. Smedens man altsaa vilde have en betydelig praktisk Nytte af en Bestemmelse om, at fremmede Skibe ikke maatte optages som dansk Eiendom, medmindre der havde en Erklæring fra Bureau Veritas om deres Sødygtighed, saa er der desuden en anden Bestemmelse, som jeg ogsaa vilde finde det ønskelig, at man optog i denne Lov, og som jeg tror, man nu saener deri, nemlig en alvorlig Straffebestemmelse. For den, der overtræder Loven, er Straffen her sat til Fængsel eller Bøder. Nu kan der ganske vist under Fængsel ogsaa indbefattes Fængsel paa Vand og Brød, saa at Straffen kan blive forholdsvis betydelig. Men der er dog en Trafik, som drives, og som ikke kan rammes tilstrækkelig ved en saadan Straffebestemmelse, og det er netop den Trafik, som jeg før antydede, og som gaar ud paa at kjøbe udrangerede gamle Skibe og sætte dem i Fart efter en større Maalestok. Dette er en Næringsvei, som for den, der driver den, fortjener en ikke saa lidt større Straf end den Straf, som kan fastsættes gennem denne Lov. Det er en af disse moralsk utilladelige Næringsveie, som man ofte ikke kan ramme, men som man dog bør gjøre sig af den Umage, man kan, for at ramme gennem Lovgivningen. Det er noget Lignende som den, der drive Hæleri efter en større Maalestok. Dem rammer Lovgivningen jo som bekendt, idet man