

vrungnet ombord paa Skibet. Det er jo en Selvefølge, at det er i høieste Grad umenneskeligt; men her gives paa den anden Side Mandflabet en meget stor Ret, som man meget maa ønske ikke bliver misbrugt. Ved den Stopning, som Skibet kommer under, vil der ofte paaføres Skipperen betydeligt Tab paa Ladning. Det kan ofte være Tilfældet, at Ladningen er af den Beskaffenhed, at den ikke kan taale at henligge længere Tid i Havnen, og det er idetmindste i Mindelighed Tilfældet, at Skibsføreren har en Forpligtelse til at levere Ladningen til en bestemt Tid, hvoraf det ubetinget følger, at det vil have meget uheldige Følger for en Skibsfører, hvis han saaledes bliver stoppet i længere Tid. Dertil kommer, at man i Udlandet jo ikke har Inspektøren, som man maa gaa ud fra er en praktisk dygtig Mand, der skal Tilsynet overlades til Agenter for de bekendte Forsikringsseksfaber, Bureau veritas, Lloyds, det engelsk-tydske o. s. v. i Forbindelse med den danske Konful. Nu har Ministeriet selv i Skrivelse til Landstinget erkjendt, at disse Mænd meget ofte ikke kunne anses for at være uinteresserede i at faae et Skib stoppet, det kan meget vel tænkes, at disse Mænd staa i en eller anden Forbindelse med Skibsbyggerne, og at man derfor ingenlunde kan gaa ud fra, at det altid bliver nogen upartisk eller upersonlig Bedømmelse. Man maa tillige erindre, at naar et Skib kommer i en fremmed Haavn, og Mandflabet hører, at de kunne faae hriere Gyre paa et andet Skib, og der saa her gives dem denne Ret til at forlange Syn og de samtidig faae den fortjente Gyre og tillige Gyre for en Maaned og strax kunne blive afmønstrede, saa er der ubetinget en meget stærk Friistelse for Bedkommende til at forlange Syn, tilmed da Mandflabet veed, at det har saa megen Betydning for Skibsføreren ikke at blive hindret i Seilabsen, at der ikke bliver foretaget noget Syn eller nogen Stopning, saa at han i mange Tilfælde vil være bedre tjent med at betale Mandflabet dets Gyre, istedetfor at Skibet bliver underkastet noget Syn. Dertil kommer nu tillige den lange Vet, der er at gaa for vedkommende Skibsfører til at faae nogen Godtgjørelse eller Erstatning i Tilfælde af, at det viser sig, at Mandflabets Klage har været uberettiget. Det høie Thing vil se, at, først naar der af Kommissionen afgives Erklæring om, at Klagen har været blottet for al rimelig Grund, saa først bliver der Tale om Erstatning, og Enhver veed jo, at Mandflabet ofte ikke har saa mange Dre, som der er Tale om Hundreder af Kroner i Erstatning. Den Trøst for Skibsføreren, at Mandflabet kan faae Jængel, tror jeg ikke, at han er synderlig vel tjent med eller sætter særlig Pris paa. Jeg har derfor troet, at det vil være rigtigt overfor

denne store Ret, der gives Mandflabet — men som ganske vist ogsaa skal gives dette, for at det kan være sikret overfor den Vang, der ellers fra Skibsførerens Side, som det er bekendt, kan udøves overfor Mandflabet — at man indskrænker denne Ret til de Myndige, til dem, der ere over 18 Aar. Som sagt, det er stillet som et Mæglingsforslag mellem de 2 modstridende Anskuelser, der have gjort sig gjældende i Udvalget. Det glædede mig nu ogsaa for at høre, at den ærede Drdsfører sympathiserer med dette Vndringsforslag. Endnu maa jeg gjøre en lille Bemærkning i Anledning af den ærede Drdsførers stærke Udtalelser angaaende den Betaling, der skal ydes Besigtigelseskommissionen. Der gives ifølge den Vndring, der er stillet af den Del af Udvalget, hvortil jeg hører, fra 10—16 Kr. for et Syn, og saafremt der medgaar over 6 Timer tillige 8 Kr. i Dagpenge, og saafremt Vedkommende har over  $\frac{1}{4}$  Mil til Skibet fra sin Bolig, saa tillige Befordringsgodtgjørelse. Nu tror jeg not, at, naar man i Virkeligheden gaar ud fra, at 10—16 Kr. skal være Godtgjørelse for det Arbejde, der erlægges i 6 Timer, er det en ganske forsaerlig Godtgjørelse, naar man forsaavidt det gaar derudover, saa tillige giver 8 Kr. og endogsaa tillige Befordringsgodtgjørelse, hvor der er Tale om en lille Rejse over  $\frac{1}{4}$  Mil. Den ærede Drdsfører mente af sin rige Erfaring at kunne sige, at denne Godtgjørelse, denne Betaling ikke var tilstrækkelig. Jeg veed ikke, om den ærede Drdsførers rige Erfaring har lært, at Esfærende ere stilledes saa overordentlig gunstig, at de i det Hele taget maa sige, at det er en ringe Godtgjørelse. Jeg tror det ikke. Jeg har ellers ikke tænkt at skulle ytre mig om dette Spørgsmaal, men jeg maa rigtignot tilstaa, at efter den ærede Drdsførers stærke Udtalelser vil jeg anse det for rigtigt, at Udvalget tager disse Pønningbestemmelser nøiere under Overveelse inden 3die Behandling. Dermed skal jeg tillade mig at anbefale de af mig nærmere omtalte Vndringsforslag.

**Judenrigsministeren (Steel):** Denne Lov har som det ærede Thing bekendt en temmelig lang Historie, hvor den paa sin Bei har været modtaget, behandlet og betraget med større eller mindre Sympathi, til sine Lider endogsaa med en vis brændende Interesse, til andre Lider har dens Modtagelse været mindre varm, man har modtaget den med nogen Kølighed, givet andre Interesser og andre Hensyn Maas ved Siden af det større Hensyn, Loven havde fra første Færd af, nemlig at værges om Menneskeliv. Det var allerede 1872, at Alimfolls Bog gjorde søfarende Nationer opmærksom paa den mislige Tilstand, hvortil mange Handelsflaader befaandt sig, det store