

tal. Jeg har nogen Grund til at tro det efter de Udtalelser, som saaldt fra den meget ærede Drøvsører (Klein), der udtalte, at han ikke troede, at man til Slutningen vilde holde bestemt fast paa denne Bestemmelse. Jeg vil nu tilstaa, at saaledes som den er formuleret, er den mig heller ikke ganske klar. Jeg forstaaer ikke ret, hvad der menes med, at Bornholm skal ligge udenfor det Terrain, som man vil øve et Lilsyn med. Der er trukket en Linie fra Kalmar til Rügenwalde; hvad der er Best derfor, skal der ikke føres Lilsyn med, men hvad der er Ost derfor, skal der øves Lilsyn med. Men derfra undtages Bornholm. Hvor er nu Grændsen for det Lilsyn, hvorfra Bornholm skal være fritaget? Jeg taler naturligvis ikke om Den selv, der behøves intet Lilsyn, thi der er ringe Skibsfart; skjøndt der ikke er nævnt Andet end Bornholm, maa det jo være Vandene omkring Bornholm, men hvor langt Ost for Bornholm? Er det Skibene, der komme fra Ost, eller er det dem, der komme fra Vest? Jeg tror nok, at det ene Udtryk „Bornholm“ ikke let forstaaes. Heller ikke kan jeg indse, hvorfor man har undtaget fra Lilsynet Vandene mellem Blaavandsshut og Bremerhafen. Det skulde vel nærmest være i Fiskeriets Interesse, men det vil blive i de tydske Fiskeres Interesse (En Stemme: Fjansboerne!) Ja, jeg veed ikke, om Fjansboerne have nogen særlig Interesse i at seile med saadanne Skuder med deres Fisk; men den væsentlige Erstatning der paa disse Steder drives af tydske Fiskere, som findes der i stort Antal. Vi kunne jo rigtignok ikke komme til at ramme disse alligevel, saa det er ikke ganske korrekt, naar jeg før sagde, at det er i de tydske Fiskeres Interesse, men ialtsald er det ikke i vort Fiskeris Interesse; der er saa godt som Ingen, der gaa derned. Dette Ændringsforslag skal jeg derfor, da Loven selvfølgelig for mig har tabt sin Værdi, hvis denne Forandring foretages, meget indtrængende tilraade det ærede Thing at forkaste.

Jeg kommer derefter til det andet Hovedpunkt i Loven, den anden væsentlige Hovedændring, der er foreslaaet, og som den ærede Drøvsører betegnede som den vigtigste — jeg antager, fordi han har troet, at den første Ændring vilde man lettere komme bort fra. Dette andet Ændringsforslag, som begrænsjer Lilsynet med Handelsflådes til selve Skibene og udelader fra Skibsinspektørernes Lilsyn, hvad der angaar Skibenes Bemanding, Belastning og Udrustning, hvoraf et Skibs Sødygtighed afhænger ikke mindre end af Skibets egen Bestaaffenhed, anser jeg for at være af meget indgribende Natur og for at berøve Lovforslaget en stor Del af dets Betydning. Naar man gjen-nem Lovbestemmelsen vil drage Omsoerg for, at Skibe kun komme til at gaa i Søen med en saadan Udrustning, at Mennekeliv ikke ere udsatte for dødslysig Fare ved at gaa med dem, ser jeg ikke, hvorledes man kan se bort fra, at et Skib

kan være ladet og udrustet og bemandedt saaledes, at der er Fare tilstede, uden at lægge videre Mærke dertil, og sige: det er kun Skibets egen Bestaaffenhed, der interesserer os, men naar Folk drukne med et Skib, der er overladet, er det Noget, der ligger udenfor, hvad vi have at befatte os med. Jeg forstaaer slet ikke denne Betragtning, og de Grunde, der ere anførte for, at man skulde se bort fra denne Del af Sagen, forekomme mig heller ikke at være overordentlig talende. Man har sagt, at det paa betænkkelig Maade kunde være generende for Skibsfarten, om Skibene med Sønsyn til Belastningen osv. skulde være undergivne offentligt Lilsyn. Jeg tror, at her er et af de Tilfælde, hvor man har tillagt Betvemmelighedsfønsyn en Betydning overfor de store Spørgsmaal, som man ikke har Lov til at tillægge dem. Dette Sønsyn har altsaa ikke for mig nogen særlig Betydning; men, siger man saa, det kan være overordentlig vanskeligt at gjøre Lilsynet effektivt, der skulde en stor Styrke til at føre et jævligt Lilsyn med, hvorledes man bærer sig ad med at belaste Skibe. Dertil vil jeg svare, at hvis ethvert Skib, der sendes ud, skulde eftersees, saa vilde det naturligvis blive et næsten uoverkommeligt Arbejde; men derom er der ikke Tale. Lige saa lidt som Skibsinspektøren kan tænke paa at tage selve Stroget af ethvert Skib i Diesyn, og lige saa lidt som han vil det, lige saa lidt kan eller vil han undersøge alle Skibes Belastning; men den Omstændighed, at det kan ske, og at det engang imellem vil ske, det, at de Paagjældende vide, at Muligheden for, at Belastningen kan blive efterset, er tilstede, har sin store Betydning, og kan man ikke overkomme det i den Grad, det var ønskeligt, naar man skulde være sikker paa, at aldrig noget slet udrustet eller belastet Skib gaar ud fra Danmark, saa bør man dog gjøre, hvad man kan og vise Sagen sin Interesse paa Grund af dens Vigtighed ved dog at gjøre det muligt, at et effektivt Sønsyn virkelig kan finde Sted. Desuden maa man i alle Tilfælde stole paa de Mænds Kyndighed, Indsigt og særlige Kjendskab til vore Handelsforhold og Rhederier, som skulle være Skibsinspektører. Det er mig sagt, at her er Mænd, der have saa nøie Kjendskab til vore Handels- og Skibsforhold, ja selv til Handelsflådemateriellet, at de med nogenlunde Sikkerhed isorveien kunne dømme om, hvor de skulle henvende sig for at finde de sjæde Steder. Skulde det ikke være Tilfældet, at de samme Folk ogsaa maa kunne have nogen Formodning om, hvort de kunne vente at træffe Misbrug med Sønsyn til, at Skibene ere overladede? Jeg anser det for temmelig rimeligt, at, naar de have et saadant Kjendskab til Handelsforholdene i det Hele, til Skibenes Bestaaffenhed og de gode Navne i den Bedrift, maa de ogsaa kunne tænke sig — og ifølge deres Erfaring og Kjendskab til Tingene endog vide, hvor de skulle henvende sig for med