

den større Fart. Derom have vi nemlig i Lands-thingets Betænkning fra ifjor foreliggende visse Oplysninger, der vise, at, naar undtages, at en Lodsbaad er gaaet tilgrunde ved Frederikshavn — et Forhold, som jo under alle Omstændigheder ikke kunde komme ind under Skibsinspektørernes Virksomhed — er det forholdsvis kun meget saa Mennekeliv, der ere gaaede tabte i den indre Fart. Medens jeg altsaa ikke kunde tænke mig Andet, end at det vel var muligt at blive enig om dette Punkt, staar det ganske vist saa for mig, at Hovedsagen er det andet, nemlig Spørgsmaalet om Udeladelse af Bestemmelserne angaaende Skibes Belastning. Derom kan jeg ikke skjule for mig selv, at Vedtagelsen af en Lov, der underlagde denne Næring et Tilfyn, som vilde være temmelig enestaaende ligeoverfor en Næringsdrift, vilde paalægge vor Skibsfart en Byrde, som den vist ikke for Tiden er istand til at bære. Jeg vil sige, det vil ikke blive farligt for Dampskibsfarten, thi de Byrder, som Lovens andet Uffnit paalægger Skibsfarten, ere overfor de Værdier, som Dampskibsflåden repræsenterer, forholdsvis ikke saa væsentlige. Om et kostbart Dampskib skal bekoste lidt Mere paa sin Belastning eller anskaffe nogle Langskodder eller Saadant, er i Forhold til Dampskibets Værdi af temmelig underordnet Betydning. Men i Forhold til Seilskibene og i Forhold til den supponerede Gevinst, som der endnu maatte være ved Seilskibsfarten i vore Farvande, ville disse Byrder have en saadan Betydning, at jeg tror, at det er Mere, end vi for Tiden bør paalægge vor Skibsfart. Det er jo nemlig ikke nok med visse enkelte Beføstninger, som dette vil medføre, som f. Ex. en beføsteligere Belastning i det Hele, men det vil tillige stille vore Seilskibe i et saadant Forhold til den udenlandske Konkurrence, at det vil være meget tvivlsomt, om de ville kunne bære det. Desuden vil jo, med al Anerkjendelse af Skibsinspektørens Indgriben, Tilfynet med Belastningen faktisk ikke kunne blive af stor Betydning, thi det er jo klart, at, naar man ikke vil ansætte mere end to Skibsinspektører, saa vil deres Virksomhed med Hensyn til Tilfynet med Belastningen blive af et saa overordentlig indskrænket Omfang, at de Tilfælde, i hvilke de ville kunne gribe ind, kun vilde blive saa. Et er der imidlertid, som er sikkert, og det er, at man i enhver udenrigst Havn vil vide, at et Skib, som seiler under dansk Flag, vil, selv om det er nok saa godt i sit Skrog, i sin Udhaling og i sin Reising, af Hensyn til Belastningen dog være udsat for den Fare at kunne blive stoppet, naar det anløber en hvilken som helst Havn, hvor der findes danske Myndigheder. Denne Risiko er det, som egentlig vil repræsentere den væsentligste Byrde, thi, naar der f. Ex. ligger et svensk og et dansk Skib jevnfærdigt med hinanden i en fremmed Havn, som begge søge Fragt, og naar Befragterne ellers ikke have

anden Grund til at foretrække det ene Skib for det andet, idet begge Skibe er lige gode, lige vel udrustede, lige godt bemandede og staa i samme Numer i Klassifikationskategorien, saa forekommer det mig indlysende, at Befragteren maa være tilbøjelig til at sige: Saa foretrækker jeg det Skib, som ikke er udsat for at stoppe op i den Havn, som det muligens kommer til at anløbe, fremfor det Skib, der løber en saadan Risiko. Jeg siger altsaa, at, ganske bortset fra, hvad den positive Virkelighed vil medføre, saa vil blot den Byrde, den Fare, det Damoklessværd, som saaledes vil komme til at hænge over den danske Skibsfart, være en større Byrde, end jeg for Tiden tør paalægge den. Ganske vist synger vel Seilskibsfarten paa sit sidste Vær; den kan ikke bestaa i Konkurrencen med Dampskibene og vil saaledes efterhaanden falde bort, ialtfald i visse Farter, men det forekommer mig dog ikke, at der deri ligger nogen Grund til at forferte Dødskampen, om jeg saa maa sige. Det forekommer mig, at naar der endnu er visse Farter, hvori Seilskibsfarten kan bæres oppe, saa bør den ikke yderligere vansteliggjøres, naar det ikke er absolut nødvendigt, thi deri er jeg enig med den høitærede Minister, at, hvor dette Hensyn med Sikkerhed kan opstilles, hvor der er pienlyntig Fare for Mennekeliv, der har Høvgivningsmagten Lov til at gribe ind. Den høitærede Minister maa jo imidlertid ikke være blind for, at dette Hensyn ikke kan opstilles overfor de Regler, som Lovforslagets 2det Uffnit indeholder. Dette Uffnit indeholder en Række af Bestemmelser — hvad enten det nu skal ske i Lovform eller ved kongelig Anordning — om, hvorledes Skibenes Belastningsforhold skulle være bestafne. Derom en eller anden af disse Regler overstrides, dersom f. Ex. et Kornskib seiler ud — som det jo nu gjør i hundrede Tusinder af Tilfælde — uden de befalede Langskodder, vil da nogen Spøret, naar der ikke i Loven staar positive Regler derom, kunne erklære, at der er pienlyntig Fare for Mennekeliv ved at lade et saadant Skib seile ud? Jeg er overbevist om, at, fandtes der ikke i Loven en positiv Forskrift, der forbød et Kornskib at seile ud uden Langskodder, vilde ingen Spøret i Verden kunne erklære, at der var pienlyntig Fare for Mennekeliv ved at seile med et saadant Skib. Altsaa er det ikke dette Hensyn, der kan opstilles som det absolut bindende; man kan sige, at det er en betryggende Foranstaltning, og at det er bedre at seile med et Skib, der er indrettet saaledes, men man har Tusinder og atter Tusinder af Tilfælde, hvor det ikke har medført Fare for Mennekeliv, og dette Hensyn kan derfor ikke overfor disse Forhold opstilles som noget absolut Afgjørende. Naade vi til den Erfaring, bygget paa Rendsgjæringer og bygget paa en foreliggende Række af Ulykkestilfælde, at det med Hensyn til visse bestemte Forhold ved Belastningen