

her vil give Regler for Belastningen, som ikke eksistere alle andre Steder, kan stille vor Skibsart mindre gunstig, hvad er det saa Andet en Interessespørgsmaal? Jeg tror nu ikke, at det ærede Medlem, der sidst havde Ordet, havde Ret i sine Bemærkninger om, at Reglerne for Belastning med Korn skulde kunne true vor Skibsart med særlig Fare. Det kan vel være, at Foranstaltningen i og for sig vil koste nogle Opoffrelser, men at det skulde stille sig saaledes, at et dansk Skib i udenrigsk Havn skulde risikere ikke at faae Ladning, fordi det, hvis vore Regler om Belastningen ikke vare efterkomne, stod Fare for at blive stoppet, saa snart det kom til en dansk Havn, tror jeg ikke. Dette vil jo nemlig ikke ske, uden at Skibsføreren eller Skibsrhederen maatte regne sig dette til Last, og Resultatet vilde derfor blive, at han vilde opfylde Betingelserne med Hensyn til Belastningen i den fremmede Havn, og naar det er slet, vilde der ikke risikeres nogen Stopning i Skibets Fart. Hvor bebyrdende en saadan Bestemmelse kan være, tør jeg ikke have nogen bestemt Mening om; men jeg skal dog bemærke, at andre Steder og navnlig i England er det ikke vurderet som en overordentlig stor Byrde, men vurderet for saa Lidt, at det er selve Skibsførerne og Skibsrhederne, som have foreslaaet, at en saadan Bestemmelse maatte blive tagen. Denne Forordning er navnlig udgaaet fra de Skibsrhedere, som asfurerede selv, og det synes at vise, at Sagen ikke blot har Interesse med Hensyn til Skibsfarten, men ogsaa har økonomisk Betydning for Rhederne eller i ethvert Fald for Asfurererne. Men det har altsaa ogsaa Interesse for Bevarelsen af Menneskeliv. Jeg er nu af den Mening, at, dersom der ligger i en fremmed Havn to Skibe, saaledes som det ærede Medlem forudsatte, et dansk og et fremmed, og det danske har disse begrænsende Regler om Maaaden at anbringe Lasten paa, som det andet ikke har, saa vil den, der sender sit Korn med et af disse Skibe, og som maa være i høilig Grad interesseret i at faae det anbragt saaledes, at han er sikker paa, at Kornet naaer sit Bestemmelsessted, foretrække det Skib, som lastes paa en saadan Maaade, at Skibet ikke derved udsættes for Fare. Jeg veed ikke, hvad der skulde bevæge ham til ikke at gjøre det, og at der er Fare, naar man ikke følger saadanne Bestemmelser, behøver man ikke statistiske Oplysninger for at bevise; det er Noget, som er almindelig erkjendt blandt Søfarende, at Kornladninger ere farlige at fare med. De ere det i en saadan Grad, at man i England, efter at have givet Regler, som vare i Overensstemmelse med, hvad vi herhjemme i det oprindelige Forslag have foreslaaet, efter de Erfaringer, man har gjort siden 1876, da Søfartsloven udkom, har fundet Anledning til at stærke Reglerne i betydelig Grad i afvigte Nar. Det er altsaa den almindelige Sømandsdom, at Kornladninger i og for sig ere

farlige, og naar nu det ærede Medlem siger: Sa, de kunne være mere eller mindre farlige, men man kan ikke sige, at de, som fare med saadanne Ladninger, uden at iagttage de Sikkerhedsregler, som man paa forskellige Maader kan træffe Bestemmelser om, udsætter Skib og Mandskab for uensynlig Fare —, saa vil jeg dertil sige, at ganske vist drufne ikke Alle, som gaa i denne Fart, men det gjør heller ikke alle de, som gaa med Skibe, som en Skibsinspektør vil finde sig forpligtet til at stoppe; men man kan med Rette sige, at den Maaade at belaste Skibe paa er saaledes, at den meget jævnlig vil blive Grunden til Forlis af Skib og Mandskab. Som almindelig Regel kan man altsaa sige, at den Maaade at belaste Skibet paa er af den Vækkelse, at den udsætter Menneskeliv for uensynlig Fare, og det burde man, synes jeg, forhindre, selv om man ikke tror, at der altid er den yderste Fare for Menneskeliv. Satte man dette som Betingelse, vilde det være at trække Grænsen saa langt ud, at jeg synes, det ikke kan være i Overensstemmelse med den humane Opfattelse, som ellers pleier at gjøre sig gjældende i dette Thing. Mit Standpunkt er altsaa Hensynet til Menneskeliv, og jeg tvivler paa, at Nogen vil kunne benegte, at det her virkelig er dette Hensyn at tage. Men saa siger man, at Skibsinspektør er Noget, som man ikke holder af at faae. Man holder ikke af dette Tilfyn, og skulde det komme dertil, at de skulde føre Tilfyn ogsaa med Ladningen, saa vilde man ikke alene ikke have dem paa dette Omraade, men heller ikke paa det andet, som man ellers maatte kunde være gaaet ind paa. Dette forekommer mig nærmest at maatte betegnes som en Trusel, som dog ikke har nogen Indflydelse paa min Stilling til Sagen. Dersom jeg kan faae en Lov, som jeg tror i det Væsentlige opfylder det, der har været mit Maal, tager jeg den gjerne; men kan jeg ikke faae den saaledes, renoncerer jeg paa Vren af at faae mit Navn paa en Lov, som jeg ikke anser for heldig, og som jeg med Hensyn til dens Hensigt og Maal anser for at være urigtig. Naar man har stillet sig det Formaal at ville søge at værne om Menneskers Liv, og det Mennesker, der i denne Henseende have meget ringe Udgang til at forpære sig selv, skal man gjøre det saaledes, at man naaer sin Hensigt, og vil man ikke det, vil man give andre Hensyn den overveiende Indflydelse paa Lovens Bestemmelser, altsaa se bort fra det egentlige Formaal at værne om Menneskeliv, forlanger jeg ikke at sætte mit Navn under en saadan Lov. Men dette er ikke i Overensstemmelse med den Opfattelse paa andre Omraader, som i Reglen gjør sig gjældende i dette Thing. Naar man nu har sagt som en anden væsentlig Grund til, at man ikke skulde gaa ind paa Tilfynet med Skibsladninger, at det er umuligt at føre dette Tilfyn, er det en ganske rigtig Sætning, at dette Tilfyn kan ikke