

fatte Videnstaberne stærkt i Bevægelse, og som er gaaet uforandret igennem i Landstinget, og at alle disse Spørgsmaal skulde ordnes administrativt. Det er en Selvfølge, at jeg antager, at derpaa vil det høje Ting ikke gaa ind. Samme Paragraf slutter med en Henviisning til, at det vil blive ordnet ved kongelig Anordning. § 26 lægger imidlertid et meget stort Ansvar paa Skipperen. Han skal modtage Reederens Ordre; denne kan sige, hvor stor en Last han skal indtage. Skipperen har intet andet at sætte derimod end en personlig Overtalelse til Reederen, og naar denne desuagtet giver ham Ordre til at gaa med Skibet i den Forsætning, for stærkt lastet, paahviler det hele Ansvar, baade det civilretlige og strafretlige, Skipperen. Over for et saa betydeligt Ansvar har Skipperen ikke nogen Myndighed til at sætte sin Vilje igennem, han kan i saa Tilfælde ikke gøre andet end fratræde. Det kan han ganske vist; men naar man saa tænker sig det enkelte Tilfælde, vil Skipperen selvfølgelig meget sjældent gøre det. Der er jo nemlig først hans personlige Stilling at se hen til. Han kan jo være en gammel Familiefader, og i saa Tilfælde vil han betænke sig meget paa, naar han faar Ordre til at gaa med Skibet, da at sige: Saa fratræder jeg. Dernæst tror jeg, det vil blive vanskelig for en saadan Skipper at faa et andet Skib at føre. Det kan jo nemlig se ud, som var det meget samvittighedsfuldt af Skipperen at sige: Jeg opgiver min Stilling fremfor at gennemføre Reederens Ordre, men jeg tror, at en saadan Fremgangsmaade meget hyppig vil give det Udseende af, at den Skipper er bange; Skibet kan jo nemlig lykkelig naa sit Bestemmelsessted, og Skipperen faar da i Virkeligheden et uheldigt Stempel paa sig. Naar han søger andetsteds hen, hedder det: denne Skipper har forladt sit Skib, og derfor tror jeg, at denne Henviisning til, at Skipperen kan gaa sin Vej, har for lidt at sige. Der er omtalt i Motiverne, at i den norske Sølov findes en Bestemmelse om, at Skipperen kan forlange, naar der er afgivende Opfattelse mellem ham og Reederen om Skibets Udrustning, Forsyning o. s. v., at der skal optages et Skøn, og jeg skal henstille, om der ikke kunde være Anledning til ogsaa her over for hele det store umaadelige Ansvar, der paahviler Skipperen, at give ham en noget lignende Ret — I Forbindelse med Skipperens Stilling over for saadanne Tilfælde skal jeg nævne hans Dpfjelsesfrist. Det er saaledes, at Skipperen kan til enhver Tid affædiges, medens han har at følge sin Kontrakt med Hensyn til Dpfjelse, kun med den ene Undtagelse, som

jeg ikke skal berøre, nemlig naar Reffen har været 3 Aar. I Motiverne henvises til den almindelige Regel, at ingen kan vedblive at være Fuldmægtig eller Repræsentant for en anden længere end denne vil, men jeg skulde tage meget fejl, om det gjaldt her paa Landjorden. Ved Aktieselskaber og i det hele taget, naar der er forskellige Parthavere i en Forretning, kan en Mand have en Plads, som kan være lige saa betydningsfuld, og hvor han kan have lige saa stor Dispositionsret, som naar Talen er om Skipperen; men den Ret, som Skipperen har over for Reederen, er saaledes, at han hver Dag, naar vedkommende Reeder vil have en anden Mand, da kan affædiges. Næmlig er der et Tilfælde, hvor jeg mener, det er værd at overveje, om der ikke burde ske en Forandring, og det er, naar Skipperen har taget Part i Skibet med den Aftale, at han ogsaa skulde føre det, og det tror jeg er noget, der er meget almindeligt i Bøer, hvor der er en Del Skibsfart. En Mand har faret saa og saa længe og har lagt sig en Del Benge op, og naar han saa sætter en Fjerdedel af Skibets Værdi som Part i et Skib, saa aftaler han med en eller nogle andre, at han skal være Fører. Der ses i Motiverne, at den tyste Sølov er saaledes, at naar en saadan Aftale er sket, saa kan han ikke affædiges som Fører af de øvrige Parthavere, uden at de godtgøre ham hans Part, og der synes det være god Rimelighed i det, endstønt det naturligvis kan have praktiske Vanskeligheder at bestemme, paa hvad Maade denne Part skal beregnes, om det skal være af den første Købesum, der er betalt for Skibet, eller om det skal være en Part af den Værdi, som Skibet nu har i Handel og Wandel; det er dog et Spørgsmaal, der er løst i Tyskland, saa Vanskelighederne kunne jo altsaa ikke være saa store, at de ikke kunne løses. Der kunde jo ellers indtræffe Tilfælde, som vilde være højt ubillige; naar f. Eks. en Skipper har købt en Part i et Skib med den Aftale, at han skal være Fører, og medens han saa er paa sin første eller en af de første Rejser, kunne hans Parthavere maaste aftale med en anden Sømand, at han kan faa Skibet at føre, naar han køber en Part i Skibet, og naar saa Skibet kommer hjem, affædiger man den forrige Fører med det samme, og den ny Parthaver indtræder i hans Sted — dette maa jo kaldes meget ubilligt.

Der er til § 40 i Landstinget indsat en Bestemmelse, som maa anses for at være meget heldig, selv om det er nogle Ord, der efter Sagens Natur ikke kunne være særlig skarpe og klare. Det er med Hensyn til Dr-