

synes, forinden det tages i Brug enten som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation af Skroget." Altsaa, der er to Tilfælde: at Skibet er nyanskaffet, eller at der er foretaget en Hovedreparation ved det. Dernæst skal det synes hvert Aar, for saa vidt det beforder 12 Passagerer eller derover, eller det er 80 Tons eller derover. Er det derimod under 80 Tons, forlanges det kun, at Skibet skal synes en Gang hvert andet Aar. Et saadant Tilsyn vil naturligvis medføre Byrden, ikke saa ganske faa Udgifter, og her gaar det foreliggende Lovforslag en lidt anden Vej end Tilsynsloven af 13. Februar 1903, thi der paalægges Udgifterne i det væsentlige Dampskibsrederierne alene, men her lægger man en større Del af Byrden over paa Statskassen og kun en mindre Del af Byrden over paa Sejlskibsrederierne. Dette er sikkert det rigtige, naar man tager i Betragtning, at denne Skibsfart i Øjeblikket er stærkt trykket af Konkurrence med Dampskibe, og personlig kunde jeg gerne have gaaet med til at lægge en endnu større Byrde over paa Statskassen, men jeg tror, at Lovforslaget, der egentlig er Kommissionens Forslag, har ramt det nogenlunde rigtige ved at lægge Synsmændenes faste Løn, deres Rejseudgifter og deres Diæter over paa Statskassen og saadanslægger det Kontingent, der skal svares for hvert Syn, over paa Skibsfarten.

I § 9 bestemmes det, at Ministeriet for Handel og Søfart udnævner en sagkyndig Mand til at være Synsmand i de Havne eller Steder i Kongeriget, hvor Ministeren anser det for nødvendigt. Vi faa i Motiverne Oplysninger om, at omtrent 20 Synsmænd ere nødvendige for at føre et nogenlunde betryggende Tilsyn. Der staar i Paragraffen intet om, hvor længe en saadan Synsmand skal fungere. Man maa altsaa antage, at han skal fungere paa Livstid eller i alt Fald, indtil Ministeren finder det nødvendigt at afskedige ham. Ingen af Delene synes mig at være heldig. Skal han blive ved for Livstid, kan det hælde, at han bliver for gammel, og det er altid ubehageligt for en Minister at skulle afskedige en Mand, der er i Funktion. Jeg vilde derfor hellere, at man gik i den Retning, som Loven om Dampskibstilsynet anviser i sin § 17, ifølge hvilken Udnævnelsen kun gælder for 4 Aar ad Gangen, og ifølge hvilken der for Københavns Vedkommende af Sø- og Handelsretten indstilles 3, hvoraf Ministeren skal vælge den ene, medens man for det øvrige Land indhenter Amtmandens Erklæring. Jeg tror,

at det ogsaa for Handelsministeren vil være ulige behageligere at blive stillet saadan, fremfor hvad § 9 paabyder. Det forlanges ganske naturligt, at Synsmanden skal være sagkyndig, og i Motiverne læser man, at man ogsaa ønsker, han skal være skibsbygningskyndig, og et saadant Krav vil ogsaa være naturligt, men hvis det skal opretholdes i hele sin Udstrækning, vil det maaske blive vanskeligt at finde det tilstrækkelige Antal Synsmænd.

Jeg skal ikke videre omtale Lovforslagets enkelte Paragraffer, jeg vil kun anbefale et eventuelt Udvalg at undersøge, om det ikke vil være rigtigt at forandre § 9 i alt Fald noget i Retning af, hvad Loven af 13. Februar 1903 bestemmer i sin § 17 med Hensyn til Udnævnelse af Tilsynsmænd, jeg tror, at Handelsministeren kan være vel tjent med at gaa ind paa en Forandring i saa Henseende. For øvrigt anbefaler jeg Lovforslaget til Fremme saa hurtigt, som det overhovedet lader sig gøre, thi det er klart, at naar Bestemmelserne efter den engelske Lov træde i Kraft den 1. Oktober, er der kun liden Tid at løbe paa, og saa maa vi, inden Rigsdagen slutter, have dette Lovforslag færdigt.

Den højtærede Formand tillod jo at omtale det paa Dagsordenen efterfølgende Forslag sammen med dette, og jeg skal derfor kort omtale Forslaget til midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie. Her kan siges akkurat det samme som om det foregaaende Lovforslag, at det er et Krav fra engelsk Side, som gør, at Lovforslaget i Dag ligger paa Tingets Bord. Allerede i lang Tid har man i England og andre Lande haft Bestemmelser om Skibes Lastelinie, men det er først fra 1. Oktober 1909, at man i England paabyder, at alle fremmede Skibe, der komme i engelsk Havn, skulle være forsynede med en saadan Lastelinie. Kommissionen har haft Sagen til Overvejelse, men er ikke, kan jeg nok sige, bleven helt færdig med sit Arbejde. Jeg indrømmer, det er et meget stort og omfattende Arbejde, men for at komme ud over de Vanskeligheder, der kunne opstaa ved, at danske Skibe, der den 1. Oktober ligge i engelsk Havn uden Lastemærke, kunne ifalde Strafansvar og faa Forbud mod at gaa ud af Havnen, har man foreslaaet denne midlertidige Lov om Fastsættelse af Skibes Lastelinie. For at opnaa det, bliver det nødvendigt, at Handelsministeriet sender forskellige Blanketter til Skibsrederne med Paabud om at udfylde dem. Det er altsaa et Arbejde, Skibsrederne komme til at gøre.