

fig til at henvise til et vilkaarligt Skjøn om, hvorvidt Dørlast var tilfredelig, anbragt rigtig eller ikke. Man havde ønsket at give bestemte Regler derom, men den almindelige Stemning, som gik imod paa dette Omraade at give ganske bestemte Regler, har bevirket, at man i den Henseende har henholdt sig til ganske almindelige Udtalelser. Imidlertid maa jeg dog sige, at naar det ærede Medlem udtalte, at rationelt vilde det være at angive Bandlinien — hvor dybt Skibet maatte gaa — skal jeg gjerne indrømme, at det forsaavidt er rigtigt, og at det vilde kunne beskytte mod Overlastning, men ialtsald vilde det ikke kunne beskytte mod feilagtig Bestuoning eller usorgfagig Anbringelse af bevægelig Last. Naar nu det ærede Medlem drog den Slutning, at man i det Hele taget her bevægede sig paa et temmelig udfjendt Terrain, at man maatte samle Erfaringer, inden man gav Regler osv., saa tror jeg dog, medens jeg i det Hele taget skal være enig med det ærede Medlem i, at man ikke uden Nødvendighed skal paalægge Skibsfarten generende Baaend, at der i visse Henseender er tilstrækkelig Indsigt til at sige, at den og den Bestemmelse vil være absolut sikrende for Skibsfarten, og i mange Tilfælde vil afvende Faren, og naar det er almindelig erkjendt, kan jeg ikke se, hvorfor man fremdeles skal udsætte Menneskeliv for Fare og Folk for store materielle Tab, naar man kan træffe rimelige Bestemmelser, som ikke kunne siges at være i overordentlig Grad generende for Skibsfarten. Naar det ærede Medlem som Bevis for, hvor uheldigt saadanne Bestemmelser kunne virke paa Skibsfarten, anførte, at, naar der ligger et dansk og et svenskt Skib i samme Havn, vilde Afsladerne eller Befragterne være ubetinget tilbøjelige til at tage det svenske Skib, fordi de kunne være udsatte for, at det danske vilde blive stoppet, saa skal jeg bemærke, at det dog kunde være, at der var Afsladere, der ønskede at sende Varerne med det Skib, der afgav den største Sikkerhed for en virkelig Tilendbringelse af Reisen, og det tror jeg, at dette Lovforslag maa kunne siges at give Garanti for. Jeg tror, at det saa langt fra vil berøve den danske Handelsflåde det gode Omdømme, den nu nyder, at jeg tværtimod maa tro, at det yderligere vil bestyrke det, og at Afsladerne i Almindelighed ville betragte det som en yderligere Garanti for, at de danske Skibe afgive en overmaade sikker Befordring. — Det ærede Medlem mente nu at kunne udtale, at det andet Thing dog vistnok i Virkeligheden havde været enig med ham i hans Betragtninger. Ogsaa det anser jeg for at være en meget dristig Slutning; jeg tror ikke, at det ærede Medlem har Ret til at tro, at Landssthingets Mening har været nogen anden end den, der er udtalt gjennem det Forslag, som jeg i Overensstemmelse med Landssthinget har havt den Ære at fremsætte her. — Hvad nu selve Liffynet med

Skibenes Bestaffenhed angaar, hvortil vi ere reducerede, da anser det ærede Medlem det for at være i høj Grad heldigt og besparende, om man kunde overlade det helt til de bestaaende Assurancelsfaber. (Højen: Ikke helt!) Det vilde være heldigt, hvis man kunde gjøre det; det ærede Medlem sagde ikke, om det kunde lade sig gjøre, men det var efter hans Mening heldigt og besparende, om man kunde gjøre det. Efter min Mening afgive Assurancelsfaberne ikke den overordentlige Sikkerhed, som det ærede Medlem endogsaa med den Begrændsning, han søiede til, søgte at tillægge dem. Det maa nemlig erindres, at Assurancelsfaberne ogsaa have deres Interesser at varetage, de have Kunder, som give dem betydelige Indtægter, og med hvilke de nødig vilde lægge sig ud; det er ikke saa let for et Assurancelsfab, som i lang Tid har staaet i Forhold til og Forbindelse med et større Aheri at negte at assurere et af dette Skibe, om Selskabet ogsaa har nogen Tvivl om paagjældende Skibs Sædygtighed. Selskaberne søge jo ogsaa at raade Bod paa dette Forhold, man kender Noget, der hedder Reassurance; man negter ikke at tegne Skibet men søger at formindste Faren for Tab derved, at man fordeles Assurancen paa flere. I det Tilfælde, som vist ikke er saa overmaade sjældent, tror jeg ikke, at et saadant Assurancelsfabes Vedømmelse af Skibet vil afgive en overordentlig paalidelig Maalestok for dets Bestaffenhed. Der til kommer, at jeg for min Del vilde anse Loven for forfeilet, dersom man skulde se aldeles bort fra Fordringerne til Bestuoning, Belastning, Udrustning o. s. v., som ganske vist i en meget betydelig Grad betinge Skibets Sædygtighed, men det er Ting, som Assurancelsfaberne slet ikke besatte sig med. Hvor ønskelig det end ogsaa kunde være at overlade det til en tredje Part at gjøre Statens Mellemkomst overflødig, hvilket ogsaa vilde være besparende, saa tror jeg rigtignok, at man ganske maa se bort fra at kunne opnaa Hensigten derigjennem. Naar nu det ærede Medlem mente, at man ogsaa kunde gaa det Skridt videre i Begrændsningen af denne Lov, at man kunde begrænse sin Opmærksomhed ikke blot til Skibet alene, men ogsaa kun til de Skibe, der ikke vare klassificerede, hvilket staaer i Forbindelse med Assurancen — det er jo bekendt, at de Skibe, der ikke ere klassificerede, ikke blive assurerede — saa tror jeg vistnok, at man kunde risikere, at adskillige usædygtige Skibe vilde undgaa Ens Opmærksomhed. Det ærede Medlem vilde med den Begrændsning anse Skibsinspektorsinstitutionen for at være ret heldig. Jeg anser den for at være nødvendig; Lovens uden Skibsinspektør er for mig uden Betydning. Jeg kan ikke anføre nogen Autoritet, der kunde træde istedetfor dem, og der er ikke noget Medlem, der selv om han har nok saa Meget mod, at der oprettes nye Embeder, har kunnet anføre nogen be-