

kan medføre uberegneligt Tab for Skibet uden stor Udsigt til Erstatning derfor af de Paagjældende for det Tilfælde, at deres Klage maatte befindes ugrundet og maasse fremkaldt af lidet bifaldsværdige Bevæggrunde; man har derfor anset det for rigtigst at fastholde Forbringen om, at det skal være Flertallet, der klager. Men til desforuden at kræve, at Flertallet skal forøges med en Befalingsmand, hvis der paa Skibet er andre saadanne end Føreren, og at det skal udgjøre mindst 3, synes der ikke at være tilstrækkelig Grund. Ved at fastholde den sidste Forbring vilde man i Virkeligheden ophæve al Klageret af den her omhandlede Art for Folk paa Skibe, hvis Mandskab — derunder, som sagt, ikke indbefattet Skipperen — ikke udgjør 3 Mand, og betinge den af Enstemmighed, hvor dette er Tilfældet. Flere Medlemmer have overhovedet været af den Formening, at det ikke vilde være rigtigst at betinge Klageretten af, at en Befalingsmand — hvis en saadan findes foruden Skipperen — tiltræder Klagen, idet de antage, at der jevnlig vil kunne være en vis Tilbøielighed hos Styrmandene til at stille sig paa Skibsførerens Side ligeoverfor Folkene ved de her omhandlede Leiligheder; de foreslaa derfor, at man indskrænker sig til alene som Betingelse at fastholde, at det er Flertallet af Mandskabet, der klager. Andre Medlemmer af Udvalget dele imidlertid ikke denne Frygt for, at Styrmandene skulde lade sig paavirke af Skibsføreren, naar Spørgsmaalet er, om det er forbundet med pøensynlig Fare for Menneskeliv at gaa tilhøjs med Skibet, hvorimod de i Lovforslagets Regel i § 12 om Nødvendigheden af, at en af Befalingsmændene slutter sig til Klagen, se en, om ikke nødvendig, saa dog meget naturlig og nyttig Garanti imod Misbrug af den omhandlede Klageret fra Mandskabets Side, hvorimod Forbringen om et Flertal neppe giver nogen Betryggelse, efter som det kan forubsættes, at der ofte vil være en meget større Tilbøielighed hos Folkene til i dette Stykke at slutte sig sammen, end der med Nødsnød omvendt kan antages at være hos Styrmandene til at gaa sammen med Skibsføreren. — Naar det i Paragrafen som en Betingelse for, at der skal tages Hensyn til Mandskabets Klage, fordrer, at dette nærmere angiver sine Grunde, og at Tilførelse derom gjøres i Logbogen, turde dette ikke være heldigt. En i almindelige eller vage Udtryk holdt Angivelse af Grundene til Klagen synes ikke at have nogen videre Betydning, medens det omvendt neppe er rigtigst at forlange en i Enkelthederne udsørt eller nærmere udviklet Fremstilling fra Folkenes Side. Det ses derhos ikke, hvorledes man har tænkt sig, at de klagende skulde fremtvinge Indførelsen af de angivne Klagegrunde i Skibsdagbogen, der selvfølgelig alene er undergiven Skibsførerens Raadighed, saa lidt som, hvorledes der skal forholdes i det Tilfælde, at Skibsføreren ikke i Skibsdagbogen

gjengiver Klagepunkterne paa en for de Paagjældende tilfredsstillende Maade. Den hele Betingelse synes uden nogen Støtte at kunne udgaa, da det overhovedet ikke er klart, hvilken praktisk Nytte derved er tilføjet. At Skibsføreren iøvrigt i hvert Fald maa gjøre Tilførelse i Dagbogen om det Faktum, at nogle af Folkene have klaget m. v., anser man som en Selvfølge.

Udvalget fra Vædringer, der staa i Forbindelse med det Hovedforslag til Lovforslagets 2det Afsnit, angaaende Tilfyn med Belastningen, som nedenfor nærmere vil blive omhandlet, har Udvalget iøvrigt ifkun fundet Anledning til, hvad Lovforslagets første Afsnit angaar, at gjøre Forslag om nogle mindre væsentlige Tilførelser i § 4, 1ste Stykke, og i § 6, samt til nogle Smaaændringer i § 11. Herom anser Udvalget det ikke fornødent at udtale sig nærmere i denne Betænkning, og en lignende Bemærkning gjøres med Hensyn til, at Udvalget foreslaar, at Formanden i Overbetsgjørelseskommissionen altid skal være retskendig (§ 10), og et Flertal, at Betalingen til Betsgjørelseskommissionens Medlemmer skal nedsettes med $\frac{1}{3}$ (§ 16.)

Det Spørgsmaal, som fornemmelig har været Gjenstand for Tvivl og Meningsforskjel i Udvalget, er, som ovenfor berørt, det, om og hvorvidt Skibsinpektørens Tilfyn ogsaa bør omfatte Skibenes Belastning. Bistnok maa det erkjendes, at Fare for Seiladsen ligesaa vel kan foranlediges ved en usforvarlig Belastning — hvad enten nu Feilen ligger i, at Skibet overlastes eller i en urigtig Fremgangsmaade ved Stuvningen — som ved selve Skibets daarlige Tilstand, og forsaavidt kunde det synes at være det Naturlige og Rette ogsaa at lade Belastningsforholdene være undergivne det saakundige Tilfyn. Der er imidlertid herimod fra flere Sider gjort gjældende, at et saadant Tilfyn med Belastningen dels lettelig vil kunne medføre større Ulemper for Skibsfarten, dels ikke kan blive saa virksomt som Tilfynet med Skibene. Det forholder sig jo nemlig saaledes, at Skibsinpektørerne, ialtsald efterhaanden, vil vinde et saadant Kjendskab til alle de Skibe, som der er Spørgsmaal om at føre Tilfyn med, at dette, ved særlig at rettes mod de, om saa tør siges, mistænkelige Skibe, baade kan udøves i fuldt tilfredsstillende Grad, saavidt overhovedet de menneskelige Evner række, og derhos i Reglen finde Sted under saadanne Forhold, at de store Ulemper ved en Stopning af Skibet i det Dieblid, da det er seilfærdigt, væsentlig kunne undgaaes. Anderledes forholder det sig med Belastningen. Her kan der ikke være Tale om et paa Erfaring begrundet Kjendskab til de enkelte Skibe; hver Gang Belastning finder Sted, foreligger der et nyt Forhold. Et effektivt Tilfyn med samtlige Belastninger er i Virkeligheden en Umulighed, det vilde ialtsald ikke kunne gennemføres uden et overordentligt stort Apparat og navnlig