

„Ved Ministeriets Skrivelse af 23. Januar d. A. blev det overdraget Underdirektør ved Orlogsværftet *A. H. M. Rasmussen*, Formand i Sømændenes Forbund *S. V. Andersen*, Formand i Navigatorforeningen, Styrmand *Bregnhof*, cand. juris, kst. Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart *P. Herschend*, Direktør *N. J. Høst*, Medlem af Bestyrelsen for „Dansk Fiskeriforening“, Kutterfører *M. C. Jensen*, Skibsreder *J. Ph. Jørgensen*, Formand i Skipperforeningen, fhv. Skibsfører *A. V. Knudsen*, Inspektør *Chr. Olsen* og Skibsreder *N. E. Schmidt* at sammentræde i en Kommission under førstnævntes Forsæde med det Formaal at udarbejde Udkast til Lov om Tilsyn med Sejlskibe.

Kommissionen, hvis første Møde afholdtes den 29. Januar d. A., har det i første Række været magtpaaliggende at udarbejde saadanne Regler angaaende Tilsyn med Sejlskibe, at disse Bestemmelser kunne opnaa officiel Anerkendelse i Udlandet, og da navnlig i England. Et i sidstnævnte Land i 1906 givet Tillæg til „the merchant shipping act“ af 1894, blandt andet indeholdende Bestemmelser om Skibets Forsyning med Redningsredskaber m. m., fordrer nemlig, at ethvert Skib, der efter 1. Oktober d. A. anløber engelske Havne, skal opfylde de i den nævnte engelske Lov indeholdte Bestemmelser. Idet der for danske Sejlskibes Vedkommende overhovedet ikke findes Bestemmelser svarende til de i England stillede Fordringer, kan det forudses, at den engelske Lov vil foraarsage betydelig Gêne for den danske Sejlskibsfart, med mindre der forinden maatte være truffet fornøden Overenskomst mellem den britiske og den danske Regering.

Kommissionen har derfor, næst at rette sine Bestræbelser paa at afpasse en eventuel Lovs Bestemmelser efter de Hensyn, som den særlige danske Skibsfart maatte udkræve, af al Magt søgt at fremskynde sit Arbejde saaledes, at det Lovudkast, man herved har den Ære at fremsende som Resultatet af Kommissionens Arbejde, kunde benyttes som et Grundlag for de Forhandlinger, som det i Sejlskibsfartskredse ventes, at Regeringen vil have tilendebragt, inden fornævnte engelske Lov den 1. Oktober d. A. faar Anvendelse paa danske Skibe.

Idet den Tid, der har staaet til Kommissionens Raadighed, paa Grund af de ovenfor berørte internationale Forhold, saaledes har været ret begrænset, vil det formentlig være forstaaeligt, at Kommis-

sionen i nogen Grad har maattet tilside-sætte saadanne Hensyn, som man under andre Omstændigheder vilde have undergivet en udførligere Drøftelse. Med Hensyn til de i Udkastet indeholdte Bestemmelser angaaende Skibets Bygning og Udstyr m. m. kommer dette vel ikke frem, idet det paa disse Punkter formentlig maa erkendes, at Afvejelserne ikke kunne foretages ganske frit, men ere i høj Grad afhængige af de Krav, der stilles af andre søfarende Nationer. Hvad derimod Lovudkastets Bestemmelser om den nærmere Ordning af Tilsynet angaar, deler Kommissionen de Anskuelser, der allerede kom til Orde i den Betænkning, der afgaves af den ved allerhøjestes Ordre af 23. December 1897 og 12. Marts 1898 nedsatte Kommission til Overvejelse af Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af nye Bestemmelser vedrørende danske Dampskibe og lignende Fartøjer. Den nævnte Kommission antydede en Ordning i Lighed med den engelske „board of trade“s med fast ansatte, under et Hoveddepartment sorterende Inspektører eller en Ordning svarende til den ved Lov om Foranstaltninger til Forebyggelse af Ulykkestilfælde ved Brug af Maskiner m. m. af 12. April 1889 foreskrevne. Mulig kunde man dog ogsaa tænke sig en Ordning i Lighed med det af det tyske „See-Berufsgenossenschaft“ etablerede Tilsyn. Afgørelsen af, hvilken af disse Ordninger man bør foretrække, kræver imidlertid betydelige Forundersøgelser, som Kommissionen har ment kunde opsættes, indtil Bestemmelser om Lastelinie m. m. og en Revision af Loven om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. toges op til Overvejelse. Den foreslaaede Tilsynsordning, der i det væsentlige er bygget paa de samme Principer som Dampskibstilsynet, anser Kommissionen dog for fuldt anvendelig, selv om man altsaa, som anført, tænker sig, at Forholdene efterhaanden ville medføre, at man gaar over til en Ordning som ovenfor antydet.

En Del af de Synspunkter, der have gjort sig gældende ved Udstedelsen af Loven af 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., ere ogsaa til Stede for Sejlskibes Vedkommende. Naar saaledes oftnævnte Lov f. Eks. forlanger, at Skroget skal være tæt og besidde den fornødne Styrke, og at Skibet skal være forsynet med passende Pumpe-, Brandsluknings- og Redningsmidler, er det formentlig let at se, at de Hensyn, der have ført til disse Bestemmelser, nemlig Hensynet til Besætningen og de til Skibets Sikkerhed knyttede store