

fty at sende Folk til Søs paa Skibe, der ikke kunne bære dem, og søge egen Fordel gjennem Medmenneskers Udelæggelse. Følgen af denne Bogs Udgivelse var, at en Kommission blev nedsat til Undersøgelse af Søfartsforholdene, men den engelske Regjering var ikke beroliget ved Nedsættelsen af denne Kommission. Fjærend Kommissionsens Arbejder forelaa, fremlagde Regjeringen i 1873 en Lov, og den fik denne Lov vedtagen. Ved denne blev navnlig board of trade's Virksomhed og Magt betydelig udvidet. Der blev derved tilladt board of trade en saadan Handlensfrihed, at det kunde undersøge ethvert Skib og standse ethvert Skib, naar det betragtede det efter dets Forhold som usødygtigt. Der blev opstillet bestemte Fordringer med Hensyn til farligt Gods, og der blev givet en Mand, som rømmede fra sit Skib, Ret til, naar han kunde bevise, at Skibet var usødygtigt, da ikke blot at forlade det, men ogsaa at kræve Stadesløsholdelse af Rhederen af dette Skib. Foruden de Fordringer til Redningsredskaber, som vare fremsatte i Loven af 1854, blev der nu stillet langt videre gaaende Fordringer. Det fordrædes nu, at der skulde være tilstrækkelige Redningsredskaber for det Antal Mennesker, som ere ombord i Skibene. Det var i 1873, at Regjeringen forelagde dette. I 1875 var Kommissionen færdig med sit Arbejde, og paa Grundlag af dette forelagde Regjeringen en ny Lov, som indeholdt Bestemmelser om alle de Spørgsmaal, der vedkomme Søfartsforholdene, men Regjeringen tog Loven tilbage. Saa fremkaldtes der dels og hovedsagelig ved Milnolls Virken, dels ved mange meetings eller Møder, som fremkaldtes af Mænd, der interesserede sig for og følte sig knyttede til Søfartsforholdene, et Tryk paa Regjeringen, hvorefter Regjeringen forelagde og gav den foreløbige Lov af 1875; men denne Lov gik kun ud paa at sikke mod Ulykker ved usødygtige Skibe, indtil den fuldstændige Lov kom frem i 1876, i hvilket Aar den nugældende merchant shipping act blev antagen, der slutter sig til Loven af 1854 og optog dennes § 4 og desuden indeholder mange Bestemmelser, der ere af Betydning for enhver Sømand og for Enhver, der har Interesse for Farten paa Søen. Det maa være mig tilladt at fremhæve enkelte Paragrafer af denne Lov, for at stille det klart for ærede Medlemmer, hvorledes Spørgsmaalet staar her. Den første Paragraf, jeg ønsker at fremdrage, er § 4, der bestemmer, hvad der skal betragtes som Forbrydelse i disse Forhold. Det er en Forbrydelse at sende et usødygtigt Skib til Søs eller forsøge derpaa. Det er en Forbrydelse at have Del i at sende et saadant Skib til Søs eller forsøge derpaa. Det er en Forbrydelse at være Kaptain paa et saadant Skib og ikke søge at forhindre, at det kommer til Søs. § 5 bestemmer, at enhver Forhyringskontrakt skal indeholde, at Rhederne gjøre alt Muligt for, at et Skib skal være sødygtigt,

naar det gaar til Søs, og for, at det paa Reiser vedligeholder sin Sødygtighed. § 11 indeholder, at Enhver kan anklage eller angive et Skib, som han anser for usødygtigt, men naar en ubenforstaaende Mand gjør det, kan board of trade fordræ, at han garanterer den Sum, som vil tabes i Udgifter enten til board of trade selv eller til vedkommende Rheder. Derimod kan en Fjerdedel af Besætningen, naar den er over 3 Mand, fordræ uden Bederlag, at Skibet undersøges. Board of trade kan altid af egen Drift undersøge et Skib, og board of trade kan forelæse Regjeringen Mænd, der skulle være Tilsynsmænd for saadanne Skibe, og disse Mænd lønnes af Staten. § 22 indeholder Ladningsbestemmelser navnlig med Hensyn til Kornladninger, gaaende ud paa, at intet Skib maa lades med Korn, Sæd, Frø, Vælgfrugter eller Ris, uden at det, der gaar over en trediedel af Ladningen, skal være i Sække eller i Tønder; i modsat Fald fastsættes der en meget stor Mulkt for Vedkommende. § 23 indeholder bestemte Fordringer for Dækslast, navnlig at den skal betales aparte uden for de Registrations, som Skibet har, men i Tiden fra sidste Oktober til 16de April er Dækslast overhovedet forbudt, og hvis noget Skib kommer ind med en saadan Dækslast, skal det betale en særlig Mulkt. Endvidere har Loven en Bestemmelse for Dækslinien og Ladningslinien. Afstanden mellem disse to Linier skal være slaaet fast og anerkjendt, før Skibet gaar til Søs; den skal være indført i enhver Forhyringskontrakt, og den maa ikke overskrides. I England gaar altsaa ethvert Skib til Søs med den Garanti, at Regjeringen, Staten sørger for de Menneskers Sikkerhed, som betro sig til Søfarten.

Se vi nu hen til Forholdene her i Danmark, og hvad Loven byder os eller vore Søfolk af Sikkerhed, saa er det i Virkeligheden vanskeligt at finde nogen Lovbestemmelse i den Henseende. Jeg har fundet en Lov om Panternesøring, men den er, som bekjendt, international og kan altsaa ikke tilregnes den danske Stat. Jeg har endvidere fundet i Straffelovens § 286, som jeg maaste maa tillade mig at oplæse. Den lyder saaledes: „Forvolder Nogen Skibbrud eller anden Øsskade under saadanne Omstændigheder, at Menneskers Liv derved udsættes for aabenbar Fare, straffes han med Tugthusarbejde, ikke under 8 Aar, dog at Straffen, hvis Nogen derved omtømmer, kan stige til Livsstraf. Efter det under andre Omstændigheder, bliver en ringere Grad af Strafarbejde at anvende.“ Jeg har imidlertid aldrig set noget Tilfælde, hvor Ansvarret blev gjort gjældende mod Nogen. Endvidere have vi en Lov om Tilsyn med Dampfartøier, navnlig med Hensyn til Passager- eller Udvandrerfibe. Her forekommer et Tilfælde, hvor Rhederne have Ansvar. Jeg tror, det er hensigtsmæssigt at nævne dette Tilfælde, for at