

man kan vide, at det er det eneste Tilfælde, hvor en Rheder her i Danmark bærer noget Ansvar for de Skibe, han sender til Spis. Det hedder der i § 6: „Rhederen for et Passagerdampfartøi har at drage Omsorg for, at der paa saadanne Steder, hvor Passagerer tage om Bord eller sættes i Land, med Voldværk eller anden Anlægsplads findes en bekvem og sikker Landingsbro, og at denne i Nøkke holdes tilbørlig belyst. Efter Landsetningen ved Vaade, skal Skibet være forsynet med en passende og sikker Nedgangstrappe, og skal Rhederen være ansvarlig for, at Landsetningen sker ved forpaaarlige Vaade, samt for, at Vaadene ikke overfyldes.“ Det er det eneste Ansvar, en Rheder har i Kongeriget Danmark. Men de fleste ville maasse være tilbøjelige til at mene, at her til Lands er en saadan Lov aldeles uundvøndig, at Rhedere og Skibsførere alle ere saa dygtige, at der ikke behøves nogen Lov. Denne Maade, at tage Sagen paa, er dog vistnok ikke ganske overensstemmende med den Stilling, man ellers indtager, overfor Forholdene paa Landjorden. Naar man saaledes ser de Løse, der ere givne for Sikkerhed med Hensyn til Bygninger og Vanderveie, med Hensyn til hvad der maa ligge i Nærheden af Veiene, med Hensyn til Sernveie for at forebygge Ibskade fra Lokomotiver o. s. v., tør man vel i Sammenligning dermed paaftaa, at det er meget faa Forordninger, der stilles til Spis, og at det vilde, være rimeligt, om man ogsaa hændte sin Interesse til Spis. Dette Spørgsmaal blev i 1875 fremhøvet af en Spofficer, der skrev en Artikel i den Anledning, og havde det Held derved at bevirke, at Indenrigsministeriet nedsatte en Kommission til Undersøgelse af Forholdene, om vi end endnu ikke have set nogen Betænkning fra denne Kommission. Sfor hændte der nu forskjellige store Spulyster i meget kort Tid, idet fire Dampskibe næsten samtidigt ødelagdes totalt, og dette fremkaldte, som ærede Medlemmer maasse ville erindre, en livlig Pennesseide i Dagspressen, hvorunder saavel Spofficerer som Koffardikapitainer samt anonyme Personer og endelig ogsaa Skipperforeningen udtalte sig til Dels temmelig skarpt om Forholdene i den danske Handelsmarine, og kom til det Resultat, at disse Forhold dog nok krævede en Lov. Disse Artikler, som jeg nævner uden Navns Nævne, have staaet i offentlige Blade, saa det er ikke mig, der har Ansvaret for, hvad der har staaet i dem; men de Vedkommende ville jo ogsaa nok selv kunne bære Ansvaret for, hvad de have skrevet. Der fremkom da i disse Artikler den Paastand, at der ofte i vore Handelskibe er en altsfor utilstrækkelig Besætning til, at man med Held kan foretage Lodning. Det blev endvidere fremdraget, at endog saa store Dampskibe, der fare langt borte fra Hjemmet, endog saa paa den anden Side England, ikke have aa meget som et Kronometer ombord, og at

der var Skibe saa daarlige, at endog saa Assurandørerne negtede at assurere dem. Der fremkom fra Cheser for Skibsregistrerings-, og Maalingskontoret den Oplysning, at danske Skibe vel overhovedet vare vel udrustede og vel udhalede, men at der dog iblandt dem fandtes nogle, der vare usødygtige. De behøve ganske vist dog ikke derfor at være absolut usødygtige, saa at de slet ikke kunne bruges, naar det blot er slaaet fast, hvorledes og hvor de bruges. Samtidig bekendtgjorde han i samme Blad en Liste over Skibe, som vare udgaaede af Registerne over danske Skibe. Det oplystes da jeg vil tillade mig at fremdrage det ene for 1877, — at der i dette Aar var 46 Strandinger, 16 Skibe forladte synkesærdige og 34 forsvundne, altsaa i det Hele 96 Skibe, der tilsammen havde en Drægtighed af 12,946 Tons, og hvorved der var omkommen 214 Mand. Nu kan man jo sige, det er ikke saa meget 214 Mand, det er jo Spølf, Følk, der maa være forberedte paa at omkomme paa Spis; men for os og for den høitærede Regjering forekommer det mig, at det maa være vigtigt at vide, at vi ikke have Skulden. Tværtimod synes det nødvendigt, at man kunde sige, at ethvert Skib, som udgaar fra en dansk Havn og under dansk Flag, havde været sødygtigt, at hvis det gik til Grunde, det da ikke kunde være slet paa Grund af Usødygtighed. Man skulde da have en Lov, der kunde bestemme en Undersøgelse af, hvad Grunden havde været, og hvad der kan gjøres fra den danske Nations Side for at forhindre Sligt, og man kunde endvidere undersøge, hvad der i Fremtiden var at gjøre for at fremme vore Spofartsforhold, og for at gjøre Spofarten til en bedre og sikkrere Veie. Jeg har troet, at naar jeg reiste dette Spørgsmaal her i Salen, var jeg i Overensstemmelse med de Mange, der fare til Spis, og som ikke have nogen Laksmand her. Jeg tror, at alle retsindige Rhedere ville glæde sig over, at der kommer en Lov, som kan medføre, at intet Skib gaar usødygtigt ud fra nogen Havn i Danmark. Jeg har den Fortrøstning, at naar der fremkommer et Lovforslag i dette Dting eller paa Rigsdagen, vil det blive behandlet med al mulig Omhu og al mulig Kjærlighed til dem af vore Landsmænd, som farbes nær og fjern paa Spis. Jeg tror derfor, at det ikke vil være ubeskedent eller urigtigt, naar jeg tillader mig at rette det Spørgsmaal til den høitærede Indenrigsminister: „Agter den høitærede Indenrigsminister at fremlægge Forslag til Lov om Forholdsregler mod Brugten af usødygtige Skibe og om Undersøgelser af Ulykkestilfælde paa Spis, og agter Ministeren at fremlægge det snart, saaledes, at det kan komme til Forhandling i denne Samling?“

**Indenrigsministeren (Skel):** Det er bekendt, at det var i England, Opmærksomheden først blev henledet paa, at det var fornødent