

dog to meget forskjellige Ting. Det hvide Lands-
 thing har i sin Betænkning af 7de April, Tillæg
 B. Sp. 1067 ff., begaaet noget Lignende. Der
 staar her under Rubriken Skibe, forliste i den
 større Fart 1874—77: Forliste i aaben Sø:
 Byggede i Danmark 52, i Lybskland og Holland
 25, England 4, Norge, Sverrig og Rusland 1,
 andre Steder 3. Det er ligeledes vildelebende,
 thi den, der tager denne Liste i sin Haand og ikke
 tænker nærmere over Sagen, vil naturligvis tænke:
 Gillemand, Danmark har 52, Lybskland kun 25,
 England kun 4, det er jo strækkeligt! Her mang-
 ler den samme Oplysning som i det andet Til-
 fælde, nemlig hvor mange danske Skibe der have
 været i Fart, og i hvilket Forhold Antallet af
 dem, der ere forliste, staar dertil. Jeg skal nu
 tillade mig at give nogle nærmere Oplysninger,
 som jeg tror have mere Værd for Sagen og i
 alt Fald ere paalidelige, da jeg har taget dem af
 statistisk Labelværk for 1878. Der finde vi i in-
 denlandst Fart af Seilskibe under dansk Flag i
 Ind- og Udgaende 30,343, hvoraf 11 Hava-
 rister, det gjør $\frac{1}{3}$ pro mille; af Seilskibe under
 fremmed Flag 794 og 11 Havarister, det gjør 12
 pro mille; af Dampskibe under dansk Flag 18,908
 og ikke en eneste Havarist, af Dampskibe under
 fremmed Flag 323 med 3 Havarister. Det er
 den indenlandske Fart; nu gaa vi til den uden-
 rigste Fart. Der have vi af Seilskibe under
 dansk Flag i Ind- og Udgaende 11,845 med
 5 Havarister, det gjør $4\frac{1}{2}$ pro mille; af Seil-
 skibe under fremmed Flag 14,643 med 224 Hava-
 rister, det er 16 pro mille; af Skibe under dansk
 Flag 10,251 med 4 Havarister; af Dampskibe
 under fremmed Flag 3,620 med 34 Havarister.
 I 1878 havde vi 2,971 Seilskibe af over 4
 Neg. Tons. Disse Skibe have i samme Aar gjort
 ialt, paa Ind- og Udland 42,188 Reiser, og
 derved har været 61 Haveri- eller Strandings-
 tilfælde, hvilket giver $1\frac{1}{2}$ pro mille, eller, med
 andre Ord, ved 2,000 Reiser har der været 3
 Havaritilfælde. I samme Tidrum have fremmede
 Skibe paa 15,437 Reiser havt 235 Havarister
 eller 16 pro mille. Tage vi Dampskibene alene,
 da bliver Resultatet endnu mere glimrende for
 det danske Flag. Der have vi nemlig af 189
 Dampskibe ved inden- og udenlandske 29,159
 Reiser, 4, siger og skriver fire, Havarister, hvor-
 imod fremmede Dampskibe paa 3,943 Reiser have
 havt 37 Havarister. Altsaa, desom de danske
 Dampskibe skulde have været ligesaa uheldige som
 de fremmede, da vilde vi have havt 261 Hava-
 rister istedetfor de 4, vi have havt. Vilde vi
 sammenligne de danske Skibe med de fremmede
 Nationers, der ligge os nærmest, da finde vi det
 for Seilskibenes Vedkommende i statistisk La-
 belværk Folio 134—37, som efter Opsummering
 giver det Resultat, at Holland har af 72 Ind-

og Udgaende havt 17 Havarister, hvilket bliver
 ikke mindre end 210 pro mille. Rusland har
 af 910 Ind- og Udgaende 43 Havarister, Eng-
 land af 3,113 70 Havarister, Norge af 2,572
 18 Havarister, Sverrig af 8,493 46 Havarister,
 Lybskland af 8,294 52 Havarister og Danmark
 af 11,845 50 Havarister. Det er, for at gjøre
 det tydeligere, for Holland et Tab af som nævnt
 210 pro mille, for Rusland af 49 pro mille,
 for England 23, for Norge 7, for Sverrig 6, for
 Lybskland $6\frac{1}{2}$, og for Danmark $4\frac{1}{2}$. Dertil
 kan jeg endnu sige Strandingstilfælde for sidste
 Decem-ber Maaned. Ifølge den offentliggjorte Overfugt
 af Bureau Veritas vare af Seilskibe 44 engelske,
 16 amerikanske, 16 norske, 14 franske, 12 tydske,
 9 italienske, 8 østerrigske, 7 hollandske, 6 græske,
 6 svenske, 3 spanske, 2 russiske og 1 dansk
 strandede. Af Dampskibe vare 15 engelske, 2
 spanske, 2 franske, 2 hollandske, men ikke et eneste
 dansk strandet. Nu skulde det dog virkelig her-
 efter synes, at det maa staa klart for Enhver, at
 der i alt Fald forelsbig ikke for Danmark er
 nogen som helst Grund til at vedtage et Forslag
 som det her foreliggende. Jeg skal ikke bruge det
 stærkeste Udtryk at sige, at Lovforslaget er ube-
 timeligt, men jeg tillader mig at kalde det for-
 hastet. Det er forhastet, forsaavidt vi ganske rolig
 kunne vente, til vore nærmeste Naboer have ved-
 taget en lignende Lov. At vi saa gik med, kunde
 være i sin Orden; men at vi, der staa bedst,
 skulde gaa forud, det kan jeg ikke give min Stemme
 til. Sagen har desuden en anden Side. Der
 er Folk i Udlandet, der i mange Aar have havt
 den for os behagelige Overbevisning og Tro, at
 de danske Skibe og det danske Flag vare de
 bedste. Det gaar endog saa vidt, at naar Damp-
 skibe under dansk Flag — jeg kan om fornødent
 nævne Navne, — ligge i Hamborg og lade paa
 Sydamerika, vil man dermed kunne sende Varer
 til en Assurance af $\frac{7}{8}$ pro mille, medens man
 ved at benytte andre Skibe maa betale $1\frac{1}{2}$ pro
 mille. Hvad det har at sige for en Kjøbmand,
 vide vistnok de fleste Handelsmænd. De danske
 Skibe blive næsten altid foretrukne. Naar nu
 disse Folk se, at et Lovforslag som dette bliver
 vedtaget her i Danmark, saa tænke de strax: Det
 er mærkværdigt, vi have altid troet, at de danske
 Skibe vare de bedste, og nu paa eengang kommer
 her en saadan Lov, der maa dog saa være noget
 Galt ved dem alligevel (Afbrydelse). Jeg vil
 indrømme, at den Slutning er ikke ganske for-
 nuftig, men der sler saa Meget i Verden, som ikke
 er fornuftigt. Det Beste gaar meget overfladisk
 og navnlig tage de Franske og Spanierne meget
 overfladisk paa saadanne Ting. De ville positivt
 forundre sig over at se en saadan Lov, og man
 kan ikke negte, at der vil være Noget deri. Naar
 man i mange Aar har havt den bedste Mening