

om en Ting og saa paa eengang ser et Lovforslag, som paa en Maade, i alt Fald indirekte, i stor Skygge derpaa, saa kommer man paa andre Lanter om Tingen. Jeg vilde derfor ligesom de to ærede Medlemmer for Svendborg Amts 7de Valgkreds (Steenstrup) og Ribe Amts 2den Valgkreds (Hvid), meget foretrække, at man først gik til den anden Lov om Undersøgelse af Ulykkestilsælde paa Søen. Det forekommer mig, at det er den naturlige Vej at gaa; thi det foreliggende Lovforslag paalægger Handelsstanden Byrder og Beføstninger. Det er dog i og for sig indirekte en Slags Straf, og man straffer altsaa Noget, som man i de allerfleste Tilfælde ikke engang kan faae en klar Ide om, hverken med Hensyn til, hvorledes det har været, eller med Hensyn til, hvorledes det er gaaet til; thi man kan virkelig ikke, forbi et Skib synker eller kuldsæiler, forudsætte, at dette Skib har været usødygtigt, da det gik hjemmefra. Jeg gab vist, om Nogen vil falde paa at sige, at de store Udvandringsflåde saafom „Great Eastern“, „Goethe“, „Schiller“ og mange andre, som jeg ikke huster — der ere forliste 10—12 Stykker i de to sidste Aar — have været usødygtige og ikke ere gaaede hjemmefra i den mest brillante Stand. Deres Svaghed ligger i deres Storhed. En Kapitain, der har nogen Erfaring, vil langt foretrække at gaa over Atlanterhavet i et Skib paa 5,000 Tons end i et paa 25,000 Tons. Disse Skibe ere saa store, at de derved blive svage. — Jeg kan som Følge af disse Oplysninger og ifølge min Anskuelse om Sagen ikke gaa med til det foreliggende Lovforslag. Jeg er en afgjort Modstander af det, men jeg skal dog af Hensyn til den ærede Minister og det høie Landsting, ikke allerede nu foreslaa Lovforslaget afvist.

Paulsen: Det Nære, som det lykkes Plimsoll med flere at reise i England, naaede selvfølgelig fort efter ud over Europa og kom da ogsaa her til Danmark. Det kom hertil allerede strax under en meget uheldig Form; thi Betegnelsen „sømmende Liggister“ blev saa almindelig, at man aldrig talte om usødygtige Skibe, men betragtede det som et fuldstændig tilsvarende Fællesnavn at kalde dem „sømmende Liggister“. Smidertid havde dette dog til Følge, at der forholdsmæssig kort Tid efter i 1876 af Indenrigsministeriet blev nedsat en Kommission for at undersøge, om disse Forhold virkelig vare saa flette og uhyggelige, som de foreløbig blev fremstillede. Forinden jeg gaar over til at komme ind paa de nærmere Bestemmelser i det fremsatte Lovforslag i den Skikkelse, hvori det er kommet fra Landstinget, skal jeg give en ganske kort Oversigt over, hvorledes det staaer til i de andre Lande med Hensyn til de Regler og de Straffe,

der gjælde med Hensyn til usødygtige Skibe. I Tydsland paalaa det i Fortiden egentlig kun særlig Skibsførerne at tilse, at Skibet var, som det burde være, vel udhalet, rigtig lastet, tilstrækkelig provianteret o. s. v., og de Forfister, der vare gjældende i saa Henseende, turde siges at være af mere privatretlig Natur. Smidertid fremkom i 1872 en ny tydsk Bestemmelse ved den saakaldte „Seemannsordning“, ifølge hvilken det saakaldte „Seemannsamt“ skal foranledige, at et Skib bliver undersøgt, saasnart en af dets Befalingsmænd eller tre af Mandstabet klager. Jeg skal dog gjøre opmærksom paa, at det ikke er sandsynligt, at denne Lov fremkom paa Grund af Røret i England, idet Plimsolls bekjendte Skrift „the seaman“ netop fremkom i 1872. I de forenede Stater i Nordamerika staaer det omtrent til, som jeg nævnte med Hensyn til Tydsland. I Sverrig er der hidtil ikke nogen egentlig Lovgivning i saa Henseende, idet det, der mere indskrænker sig, til bestemte Regler, Forbud mod Overlastning med Passagerer og Tilfyn med Udvandringsflåde. Dette var Tilfældet indtil 1871. Da fremkom der Bestemmelser, som paalagde Skipperen Pligter med Hensyn til Proviantering, Udrustning o. s. v. I Norge er det omtrent som i Sverrig. Det omtales ikke i disse Lande, at Mandstabet eller Dele af Mandstabet kan bewirke, at et Skib stoppes. Vende vi os til England og se Forholdene der, vil det vise sig, at allerede i 1871 — jeg tror, under Paa-virkning af den Tale, der allerede var om, hvad Plimsoll vilde komme frem med — bestemtes det i en merchant shipping act, at der maatte være Bestemmelser med Hensyn til at gaa tilfjøs med usødygtige Skibe, eller man betegnede Saadant, naar det stete mod bedre Vidende, som strafbart. Da nu Plimsolls Bog udkom i 1872, traadte der strax en stærkere Bevægelse frem i England, og den forfattedes i Aarene 1873, 74 og 75. Jeg skal ikke dvæle ved, hvor let, og navnlig hvor gradvis man gik frem, jeg lægger særlig Vægt paa, at man gik smaat frem, vistnok for en stor Del drevet af den offentlige Mening til stadig stærkere Bestemmelser, indtil endelig den store merchant shipping act af 1876 udvikler Besigtigelsesvæsenet nærmere og bestemmer, at board of trades Bestemmelser kunne indføres for særlige Domstole, og tillige indeholder indskrænkende Bestemmelser med Hensyn til Dødslasten, og disse sidste udvide man desuden til ogsaa at skulle anvendes paa fremmede Skibe, saa det er allerede et ganske andet Forhold. I England var man allerede, om jeg saa maa sige, kommen noget ildover det Bærste, thi Et er at tage Bestemmelser for egne Skibe, et Andet er, at man, naar man er en saa stor og mægtig Stat som f. Ex. Amerika, kan sige: Ethvert Skib skal for at laste i vore