

Havne underkaste sig de og de Regler. Disse blive altsaa lige for Alle, der søge ind til dette Land og ere ikke værre for en Stats Skibe end for en andens; for ingen gjælder særlige Bestemmelser. Smidlertid trods denne Skriden frem i England med Lovbestemmelser og til Trods for, at Plimsoll virkede for denne Sag, som han selv sigelig af fuldt Hjerte var overbevist om var god, har man dog i England ikke turdet gaa videre end til at fastslaa, at alle Handelsffibe staa under Statens Lilsyn, og en saadan Stilling vil jeg for mit Vedkommende meget godt gaa med til. Det er ikke min Tanke at udtale mig imod Lovens Princip, jeg tror virkelig, at Skibe paa bestemte Lieder burde være pligtige til at underkaste sig Lilsyn af bestemte, dertil af Staten ansatte Mænd, for at de Menneffer, der gaa ombord i et Skib, kunne have en vis Betryggelse for, at det er i forsvarlig Stand. Hvad Danmark angaar, stod det jo, som allerede omtalt, inden dette Lovforslag blev forelagt, paa samme Standpunkt som alle vore andre Naboer, England undtagen. Det maa indrømmes, at vi ere nogenlunde godt og jevnt fulgte med Tidens Forbringere, idet der, som nævnt af et æret Medlem her idag, er fremkommet forskjellige stærpende Bestemmelser med Hensyn til Skibe og da blandt Andet den vigtige, at Dampffibe, forinden de kunne faae Lov til at seile ud, skulde underkaste sig Besigtigelse af en Kommission for at erholde Attest for, at dels Maskiner, Rjedler, Vaade, Redningsapparater o. s. v. ere tilstede i forsvarlig Stand. Jeg maa anse saadanne Bestemmelser for overordentlig gode, og der er vist heller ikke nogen Dampffibeiser, der nogeninde har beklaget sig over dem. Men samtidig kom jo den i 1876 nedsatte Kommission om dette Emne tillige til den Erkjendelse, at vi dog her i Danmark havde en Del Mangler. Det skal jeg nu ogsaa indrømme; men jeg kan derimod ikke, i alt Fald ikke i dette Dieblit, indrømme, at Manglerne ere tilstede i saa stort Omfang som forment af den ærede Kommission. Den fremdrog som Mangler, at der ikke føres offentligt Lilsyn med, at intet uspødygtigt Handelsffib seiler under danff Flag, at det ikke i og for sig og uden Hensyn til Følgerne er en strafbar Forbrydelse at sende saadanne Skibe til Sø, og at det, selv om et vitterlig uspødygtigt Skib forliser, saaledes at Menneffeliv gaa tabt, ikke vil være let at ramme vedkommende Rheber eller Kapitain. Disse tre Anker kan jeg meget godt erklære mig enig i; men, naar der fremsættes andre Anker, som f. Ex. at Søfolt formentlig ikke have nogen Hjemmel i Lovgivning og til at blive løste fra en Forhyringskontrakt, og der saa fordres Bestemmelser om, at endogaa nogen af Mandstabet skal kunne forlange Skibet stoppet, kan jeg ikke gaa med Kommissionen deri.

Det er overhovedet ganske naturligt, at den hele Bevægelse i England, særlig i den Form, hvorunder den fremkom, og navnlig ved Udtrykket svømmende Ligkister satte Blodet i temmelig stærk Bevægelse og det kan derfor heller ikke undgaa, at der, for at bekræfte, at der virkelig er saa stor Fare tilstede, bliver fremdraget Exempler i Aviserne, som for Lægmand synes at skulle gogtgjøre, at der virkelig er noget Ulyseligt ivente, hvis man ikke i rette Tid lægger en hæmmende Stopper paa Søfartens Udvikling og den Maade, hvorpaa ubarmhertige Stippere og samvittighedsløse Rheber behandle Menneffeliv og Guds. Der blev dengang i forskjellige Bladartikler fremdraget, at særlig i 1877 vare 26 Skibe totalt forliste ved Strandinger, 16 forlode i aaben Sø og 34 sporløst forsvundne. Jeg mindes saa godt, hvor ofte jeg har hørt dette; jeg var ogsaa, at ærede Medlemmer have hørt tidligere om disse 34 forsvundne Skibe, hvorved over 200 Menneffeliv ere gaaede tabte. Jeg skal tillade mig med Hensyn til saadan Benyttelse af særlige Uheld som Beviser at henviser til Forlisene i 1876. Naar man vil se i den af Landssthingets Udvalg afgivne Betænkning, hedder det der med Hensyn til Forlisene i 1876: „Det hele Antal var 30, hvoraf de 25 bleve borte uden nærmere Efterretning og med et Tab af 164 Menneffeliv, medens de 5 sprang læt i Søen eller bleve forladte synkeferdige, saa at Besætningerne bleve bjergede“. Efter at have omtalt dette gaar Udvalget over til at undersøge, hvad disse Skibe have været lastede med. Udvalget deler Lasten i de 3 Hovedgrupper: Kul, Korn og Trælafst og kommer da for Kulladningernes Vedkommende til det Resultat -- med den høitærede Formands Tilladelse skal jeg oplæse et Par Linier --: „Der er herefter Grund til at antage, at endel af disse 30 Skibes Forlis maa tilskrives Skibenes Alver og mindre paalidelige Tilstand; men at saa mange Skibe ere forgaaede i det samme Farvand og i samme korte Tidrum, maa dog væsentlig have sin Grund i stormfuldt Veir“. Se, saadanne Udtalelser kan jeg fuldstændig tiltræde. Jeg hører ikke til dem, der sige, at intet af Skibene har været daarligt, men jeg optræder kun imod, at man slaar om sig med store Tal og ikke angiver de rette Tal, nemlig hvormange Procent de forliste Skibe udgjøre af dem, der have været ude, hvormange Procent de udgjøre af de Farter, Skibene have gjort i vedkommende Aar osv. Forlader jeg nu Kullskibene og gaar over til de Skibe, der have været lastede med Korn, saa siger Udvalget efter noget viltløstligere Udvikling: „Antallet af forliste Kornffibe i aaben Sø kan ingenlunde anses for at være stort, og ser man hen til, at 7 af de 13 Skibe, forliste i Nordspen i samme Tidrum som det ovenfor omhandlede store Tab af Kullffibe, er der