

Grund til at antage, at det maa tilskrives overvættets haardt Veir. Det er en ren og klar Udtalelse. Iøvrigt glemte jeg før med Hensyn til Kulflådene at markere, at den engelske Søfartslov af 1876, der paabyder Lilsyn med fremmede Skibes Lastning i britiske Havne, var traadt i Kraft den 1ste Oktober 1876, efter hvilken Datum det maa antages, at de nævnte Skibe vare afgaaede. Med Hensyn til Læstasten udtales noget Lignende som i det foregaaende Tilfælde. Jeg skal nu tillade mig i Sammenligning med den Misbrug, om jeg saa maa sige, der er gjort af det store Forlis i 1877, at henvise til 1876, som Landssthingets Udvalg har fremdraget, og hvor det saae endnu værre ud, idet 30 Skibe ere blevne borte. Gaar man rigtig tilbunds, anerkjender Udvalget, at selv om der har været nogle usjødygtige Skibe blandt de 30, maa dog Ulykken nærmest tilskrives Stormveir. Der mangler iøvrigt nærmere Oplysninger; men for at man ikke skal lade sig afskrække af Tal, skal jeg tillade mig at henvise til, at i Stormen fra 5te November til 10de November 1876 foregik der i vore Farvande 31 Strandinger, nemlig 12 paa Syllands Østkyst, 18 paa Læsø og 1 paa Anholt. Naar man nu ser dette, saa bliver man bange; men hvad var saa Ursagen til maaste Størsteparten af disse Strandinger? Det var, at der mangler Tilflugtsteder i Rattegat. Jeg skal i denne Forbindelse minde om, at i de 7 Aar fra 1ste April 1870 til 31te Mars 1877 er der ialt strandet paa Danmarks Kyster 1006 Skibe, og af disse vare 224 danske; men nu er det dog utvivlsomt, at Forskiet slet ikke behøver at skyldes Usjødygtighed, og navnlig om de 224 danske Skibe er det bevist, at det ikke er paa Grund af Usjødygtighed, de ere gaaede under, idet de ere strandede allesammen. Jeg anerkjender ganske vist de Fremskridt, der ere gjorte med Hensyn til Fyr, Sømærker o. s. v., men der er dog Noget tilbage endnu at gjøre, og jeg siger, at, naar man angriber Privatmands Eiendom saa haardt, maa man dog heller ikke glemme, at ogsaa Landet har Pligter at varetage f. Ex. ved at skabe Tilflugtsteder. Det er bekjendt, at Hundreder og Hundreder af Skibe ere gaaede tilgrunde, fordi der mangler Tilflugtsteder; denne Kjendsgjerning ønsker jeg ogsaa fremdragen under Forhandlingerne her. Jeg skal endvidere nævne, paa hvilken Maade Skibe kunne gaa tabte. Det kan ske paa 2 Hovedmaader, enten ved Stranding eller i aaben Sø. Undersøger man nu, hvilke Slags Ulykker det er, der bevirke Forlis i aaben Sø, saa skulle de Herrer snart komme til Overbevisning om, at det mindste Procenttal foraarfaages ved, at Skibet er usjødygtigt, hvorved jeg forstaaer, at det er gammelt i sin Konstruktion, mangelfuldt forbunden, og har en slet Reising, og det er ogsaa den rigtige Forstaaelse, medens

Andre maaste ikke tænke paa Skrogets og Riggingens Bestaafenhed, men iøvrigt paa Alt, hvad der ellers bevirker, at et Skib forliser. Ser man nu hen til Marsagerne, saa ere disse for det Første: tilbels Uveir i flere Dage. For det Andet: Lastens Forfyndning og deraf følgende Ræntning saavel som Ræntning paa Grund af Dækslast. For det Tredie: Ubebrand. For det Fjerde: Paaseiling enten som Følge af feil Manøvrering eller daarlig Udfig eller Laage. Jeg nævner disse Momenter mere som Følge af, at der i enhver feil Manøvrering ligger Muligheden for, at Befalingsmændene ikke have været tilstrækkelig indøvede, og der i daarlig Udfig ligger en Anke over, at der ikke i Handelsflåde altid hersker den Disciplin, der maa være ombord i et Skib, og som er forskjellig fra Disciplin paa Landet. En Ordre tilføjes maa og skal adlydes strag, og det kan ikke vente dermed, naar f. Ex. en Byge kommer over Skibet. For det Femte kan Ursagen være Ruldsfeiling i Bygeveir eller ved Vindspring, ligesom Ursagen meget godt kan være, at Skibet ikke er tilstrækkelig stivt, at det er rankt, altsaa har en slet Konstruktion. For det Sjette: Grundstøbning, der har Skibets Tilintetgjørelse til Følge. Skibet forsvinder; for Exempel paa Hornsrev ere mange Skibe gaaede tabte, det er utvivlsomt. For det Syvende: Læst, og for det Ottende: at Skibet virkelig er for gammelt og ikke buer. Nogle af disse 8 Marsager kan man saae ind under Usjødygtighed, nemlig Alderdom, Læst, for stor Dækslast og forsaavidt Uveir, som et daarligt Skib mindre godt kan modstaa det end et godt Skib. Alle de andre kunne ramme et godt Skib fuldt saa vel som et usjødygtigt (Udfordelse). Forfyndning af Lasten kan ske lige saa godt i et nyt Skib som i et ældre, men ikke Dækslasten gaa godt. Medens jeg altsaa kan billigere enkelte af Lovforslagets Bestemmelser, billigere jeg ikke den efter min Mening altsaa store Vægt, som dette Lovforslag lægger paa de usjødygtige Skibe. Jeg tror, at man har været noget for tilbøielig til at strue Spørgsmaalet op til en Størrelse, der ikke tilkommer det. — Se vi hen til Strandingerne og spørg om Marsagerne dertil, da er det Mangel paa Havn, Mangel paa Fyr, Storme, Strømsetning, Mangel paa Observation, paa Grund af Laage, daarligt Veir, eller Skibet har lidt saaledes Havari, at det ikke er istand til at bære Seil. Med Undtagelse af det, at det ældre Skib ikke er istand til saa godt som et nyt under farlige Forhold at forcere Seil og klare Rysten, har intet af disse Tilfælde Noget at gjøre med, om Skibet er gammelt eller nyt.

Jeg skal ikke gaa videre her, men gaa over til at gjøre et Par særlige Bemærkninger om de enkelte Paragrafer i Lovforslaget. § 2 gaar ud paa en Angivelse af, naar man skal kalde et Skib