

tages, at det naturlige Forhold er, at man med Hensyn til forsvarlig Læsning ogsaa af Kornladninger, retter sig efter Sømands Skif og Brug, efter de Sædvaner, som danne sig paa de forskjellige Steder, og det lader sig vel heller ikke negte, at der er nogen Fare ved at have en saadan almindelig Lovregel som den i § 20; thi det Tidspunkt kan komme, hvor Sædvanen, Sømands Skif og Brug ikke svare til de Fordringer, der ere stillede i Loven, saa man kommer ind i en underlig Situation. Naar der klages over, at der ikke er laftet efter Sømands Skif og Brug, vil vedkommende Skibsbruger mulig kunne sige: Jeg har laftet saaledes, som det er forlangt i den gjældende Lov. Her er altsaa i Virkeligheden et Omraade, hvor det ikke, idetmindste ikke efter hvad der er yttret i den nævnte Kommissions Betænkning, kan siges, at der har dannet sig saa sikre og faste Regler, at de bør ophøjes til Lov. Det er ogsaa ret betegnende i den Henseende, at det, § 20 indeholder, i Virkeligheden er en Afvigelse fra, hvad den engelske Lovgivning af 1876 har etableret. Altsaa i den korte Periode af tre Aar har det allerede vist sig, at det maatte anses for at være rigtigst at foretage Forandringer. Forandringen viser sig navnlig med Hensyn til den sidste Passus i § 20, som jo, efter hvad den foregaaende Læser bemærkede, kun angaar oversjøisk Fart. Den engelske Lov kender ikke til denne Bestemmelse om, at „i Skibe, der føre Kornladning til eller fra Havne udenfor Europa eller Middelhavet, skal altid mindst en Trebiedel af Ladningen være stuvet i Sække, Tønder eller lignende Pakning, der anbringes ovenpaa den løse Ladning“. Det er noget Nytt, som altsaa er kommet ind her. Skjøndt jeg naturligvis som Usagkyndig kun kan udtale mig med megen Reservation om disse Forhold, maa jeg dog henlede Opmærksomheden paa en Bemærkning, som findes i den svenske Kommissions Betænkning, og som netop finder Anvendelse paa en Bestemmelse af dette Indhold. Den svenske Kommission henleder Opmærksomheden paa, at efter de Ladnings- og Løsningsapparater og Metoder, der haves i en vis Kreds af Havne, er det ikke let muligt, at der kan blive Spørgsmaal om en Ladning og en Løsning i Sække eller Tønder. Bortset altsaa fra den overordentlig store Beføstning, som denne Ladningsmaade naturligvis altid medfører, har den svenske Kommission udtalt, at under de Forhold, som saaledes maa siges at eksistere med Hensyn til Ladnings- og Løsningsmetode, vilde en Bestemmelse af dette Indhold være det Samme som albelet at udelukke den paagjældende Stats Skibe fra denne Fragtfart. Jeg kan derfor ikke sige Andet, end at jeg har nogen Betænknelighed ved Lovudkastets Indhold, forsaavidt angaar de vigtigste Paragrafer, §§ 20—22. Jeg skal hermed standse.

Formanden: Da Tiden er saa langt fremrykket, anser jeg det for rettest, at Forhandlingerne her afbrydes.

Næste Møde vil blive afholdt imorgen Middag Kl. 1^{1/2}, og Dagsordenen vil da være:

- 1) Fortsættelse af første Behandling af: Forslag til Lov om Forholdsregler mod Brugen af usødygtige Skibe.
- 2) Første Behandling af: Forslag til Lov om Oprettelse af tvende Kreditforeninger for Giere af mindre Gienomme paa Landet.

Mødet hævet Kl. 4,30.

Niende Møde.

Tirsdagen den 21de Oktober Kl. 1^{1/2}.

Protokollen for forrige Møde blev oplæst og vedtagen.

Formanden: Fra Krigsministeren og fra Marineministeren har jeg modtaget Exemplarer af Lovforslag, som de nævnte Ministre have forelagt Folkethinget. De modtagne Exemplarer ere omdelte.

Efter Dagsordenen foretoges:

Fortsættelse af 1ste Behandling af Forslag til Lov om Forholdsregler mod Brugen af usødygtige Skibe.

Indenrigsministeren (Stael): Jeg tror ikke, at det trænger til nogen nærmere Paa-visning, at Regjeringen har været ikke alene stærkt foranlediget, men endogsaa forpligtet til at fremsætte et Lovforslag mod Brugen af usødygtige Skibe. Efter de i 1872 stete Plimfollste Afsløringer, der havde vakt Opsigt og fortjent Interesse omkring i Europa, havde den engelske Regjering og den engelske Lovgivende Forsamling næsten