

og erfarne Søofficerer og Skibsrederere afgivne Betænkning, som er fulgt med Lovforslaget, og paa-  
 skjønner den Omhu og Sagkundskab, hvormed alle  
 de paagældende Forhold i denne Henseende ere  
 belyste, har jeg standset ved det samme Punkt i  
 Betænkningen, som den ærede sidste Læser omtalte,  
 nemlig den Sætning, som findes Pag. 13, at  
 Skibsfarten er af en saa kosmopolitisk Karakter,  
 at, dersom vort Land vilde underkaste sine Skibe  
 flere indskrænkende Bestemmelser med Hensyn til  
 Sierens Raadighed over samme end dem, der ere  
 gjældende i andre Lande, vilde vor Skibsfart bukke  
 under og blive ødelagt i denne Konkurrence.  
 Men jeg skal dertil sige, at det forekommer mig  
 noget besynderligt, om vort lille Land skulde gaa  
 forud med Hensyn til slige Søfartslove, naar vi  
 se hen til, hvilken overordentlig ringe Rolle vor  
 lille Handelsflaade spiller i den hele Verdenshandel,  
 og hvorledes de Folk, der bød omkring ved Havet,  
 Sverrig, Norge, England, Lybssland, have en  
 ganske anderledes stor Skibsfart, baade et større  
 Antal Skibe og en større Gjennemsnitsdrægtighed  
 for deres Skibe, og som for Størstedelen gaa i  
 ganske anderledes lange Farter end de, vore Skibe  
 ere bestemte til. Vor Handelsflaade udgjør i det  
 Hele noget over 3,000 Skibe med en samlet Væste-  
 drægtighed af c. 250,000 Tons — jeg nævner  
 runde Tal —, Sverrigs Handelsflaade er omtrent  
 dobbelt saa stor, Norges Handelsflaade er 6 Gange  
 saa stor, og Englands Handelsflaade er 40  
 Gange saa stor som vor. Den engelske Handels-  
 flaade har en samlet Drægtighed af over 6 Mil-  
 lioner Registertons, medens vor Flaade kun har  
 250,000 Registertons og Norges 1,330,000. Det  
 viser paa den ene Side det Omfang, de andre  
 Flaader have i Forhold til vor. Se vi hen til  
 Drægtigheden af vor Handelsflaade, viser det sig,  
 at 1,205 Seilskibe og 35 Dampskibe ere under  
 20 Tons, og at vi af Skibe, der ere beregnede  
 til den store Fart, have ganske overordentlig faa.  
 Af Skibe paa 20—50 Tons have vi 565 og af  
 Skibe paa 300—500 Tons have vi 64 Seilskibe  
 og 13 Dampskibe, medens vi af Skibe paa over  
 500 Tons have 19 Seilskibe og 34 Dampskibe.  
 Det vil altsaa ses, hvilket ganske overordentlig  
 ringe Tal af vore Skibe der have en Drægtighed  
 af over 300 Tons, og hvor stor en Del af vor  
 Handelsflaade, der falder ind under Skibe, paa  
 under 20 Tons eller 10 Læster, altsaa Skibe, som  
 kun søge ind i vore egne Farvande, altsaa be-  
 sørge Kystfarten. Med Hensyn til denne Fart  
 gjælder jo, hvad den sidste ærede Læser sagde,  
 at den frembyder ingen Fare af nogen Be-  
 tydning for Skibene og endnu mindre for  
 Mandstabet. Men for at der nu skulde være fuld  
 Sige til at træffe de Bestemmelser, der findes i  
 nærværende Lovforslag, maatte det dog have  
 viist sig, at der virkelig her fandtes mange usø-  
 dygtige Skibe, at der fandtes en Tilbøielighed hos  
 Skibsrederere til at lade det mangle paa god

Udrustning og paa god Forsyning, og at det  
 var Tilfældet her, som det er Tilfældet, navnlig  
 i England, at man overaskurerer sine Skibe, og,  
 hvad der i Særdeleshed maa lægges Vægt paa,  
 at der var det Forhold tilstede, som er tilstede  
 mange Steder i Udlandet, at Skipperne have ikke  
 selv nogen Interesse i Skibets Vedligeholdelse og  
 Tilværelse. Reglen hos os er imidlertid, at Skip-  
 peren har Part i Skibet, og det kan altsaa ikke  
 her let tænkes, at han skulde være ligegyldig for,  
 hvorledes hans Skib er udrustet; thi naar han  
 har sit eget Liv kjært, kan han ikke være tilbøielig  
 til at drukne Mandstabet, eftersom han risikerer  
 at drukne selv med. Men har det nu viist sig,  
 at der er saadanne Omstændigheder tilstede her i  
 Landet? Det tør jeg ikke benegte og heller ikke  
 bekræfte; derom maa jeg sige, at jeg har ingen  
 Kundskab. Men jeg ser af Betænkningen, at  
 Kommissionen har udtalt, at den beklager at have  
 manglet statistisk Materiale til at afgjøre Sligt,  
 har manglet tilforladeligt Kundskab om, hvorledes  
 Forholdene hos os ere bestafne. Endvidere har  
 Kommissionen hentydet til, at der i de senere  
 Aar — og det er muligt, at den engelske Sø-  
 fartslovgivning har havt Indflydelse derpaa, idet  
 det jo har været nødvendigt, at mange Skibe fra  
 England ere, om jeg maa bruge det Udtryk, bleune  
 udrangerede — er indtruffet Tilfælde, hvor man  
 herhjemme har kjøbt usødygtige engelske Skibe;  
 men den høitærede Indenrigsminister har jo havt  
 sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold  
 og har truffet Bestemmelser for at forhindre, at  
 der fra England skulde blive indført usødygtige  
 Skibe. Dertil sigter Loven af Marts 1876  
 og Indenrigsministeriets Betjenotgjørelse af 21de  
 September 1878. Altsaa denne Fare for, at  
 Skibe, som indkjøbes fra fremmede Steder, skulle  
 være usødygtige, vil der allerede ved de fra In-  
 denrigsministeriets Side trufne Bestemmelser være  
 raadet ialtsald nogen Bod paa. Jeg overfer na-  
 turligvis ikke, at den Undersøgelse, hvorom der er  
 Tale, kun foregaar ved Indregistreringen; og at  
 man naturligvis ikke derved er betrygget for, hvor-  
 ledes Skibene ville blive vedligeholdte, men med  
 Hensyn til den fremtidige Vedligeholdelse tillader  
 jeg mig at henvise til, hvad jeg før sagde, at der  
 er det Forhold mig til stor Beroligelse, der i  
 Reglen finder Sted, at Skipperen selv har Part  
 i Skibet. Det har derfor ikke kunnet forundre  
 mig, at der er udbredt en Frygt heri Landet for,  
 at disse Bestemmelser skulle gjøres gjældende, og  
 skjøndt jeg vistelig er vant til og ikke viger til-  
 bage for, naar noget Nytt skal indføres, at der saa  
 hæver sig Stemmer derimod, fortjener det dog efter  
 min Mening en nøie Overveielse, om de Ind-  
 vendinger, der offentlige have været fremsatte imod  
 at komme ind paa saa indskrænkende Bestemmelser,  
 som denne Lov indeholder, dog ikke have Noget  
 paa sig, og jeg kan i saa Henseende ikke negte,  
 at det forekommer mig, at det maa have ikke