

for sig kan skaffe sig fri for bag efter. Det er det, der har gjort, at Bestemmelserne er kommen ind. Den findes imidlertid ikke i den oprindelige Brysseler-Konvention, saa vi staa frit i den Henseende. Naar England ikke har vedtaget denne Bestemmelse, ligger det i, at den overhovedet slet ikke har været foreslaaet i England med den Ændring, der findes i Slutningen af § 2. Anderledes derimod med Sverige og Norge, som synes at være gaaede bort derfra, og derefter bliver det ogsaa ganske naturligt for os at søge at forandre denne Bestemmelse. Hvad Bevæggrunden er til, at man først i Sverige og nu ogsaa i Norge har forandret Taktik, og at særlig Det forenede Dampskibsselskab har sluttet sig dertil, kan jeg ikke sige, men jeg vil anse det for ganske sandsynligt, at den Ængstelse, der er opstaaet ved „Titanic“s Undergang, i væsentlig Grad har bidraget dertil. Det er maaske der, man maa søge Forklaringen til den Ængstelse, der er opstaaet hos skandinaviske Redere overfor denne Paragraf.

Med Hensyn til de andre Bemærkninger, der ere gjorte, vil jeg fremhæve, at Spørgsmaalet om Rederens Ansvar kommer frem paa Brysseler-Konferencen i Aar til endelig Vedtagelse, og paa Grundlag deraf vil atter en skandinavisk Kommission træde sammen for at forme en Lov, der altsaa vil komme til at omfatte netop de Ønsker, Det forenede Dampskibsselskab har udtalt.

Hvad endelig Spørgsmaalet om Redningsmateriel angaar, udtalte jeg mig ved Sagens første Behandling temmelig udførligt om det, og jeg fremhævede den Gang, at det eneste Omraade, hvor man egentlig kunde sige, der var en Trang til Stede, turde være Kystfarten. Jeg fremhævede ogsaa den Gang, at Spørgsmaalet var under Bearbejdelse i Handelsministeriet — og vel at mærke, det havde været taget op til Bearbejdelse allerede forinden „Titanic“s Undergang — og at det snart vilde være færdigt. Jeg kan supplere det med, at hele Materialet nu ligger saa at sige færdigt i Handelsministeriet og vil kunne komme med faa Dages Varsel, men at vi, som Forholdene have udviklet sig, ere blevne noget betænkelige ved at udsende det netop i Øjeblikket. Der er rundt omkring i Verden, særlig i De forenede Stater og England, nedsat Kommissioner til at tage under Overvejelse, hvilke Krav med Hensyn til Redningsmateriel der bør stilles overfor Passagerbaade. Nu vilde det jo være ret

uheldigt for os, om vi i dette Øjeblik, hvor disse Kommissioner staa midt i deres Arbejde, forandrede vore Bestemmelser, og der saa, naar Kommissionsbetænkningerne forelaa, indtraadte Forhold, der gjorde det ønskeligt at forandre vore Bestemmelser igen. Derfor have vi anset det for rettest i Øjeblikket at holde vore Forordninger tilbage, altsaa vente endnu nogen Tid, indtil Kommissionsbetænkningerne særlig fra England og Nordamerika foreligge. Jeg har ment at kunne gøre dette saa meget roligere, som Forholdene i Danmark, hvad den ærede Ordfører ogsaa fremhævede, i Virkeligheden maa siges at være forholdsvis gode. I det store og hele har Det forenede Dampskibsselskab vist, at det er sig sit fulde Ansvar i den Henseende bevidst og søger paa bedste Maade virkelig at opfylde de Krav, der kunne stilles til det.

Da ikke flere forlangte Ordet, sluttedes Forhandlingen.

Lovforslagets § 1 (se Tillæg A. Sp. 4743)

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag til § 2 af *Ministerens for Handel og Søfart*, tiltraadt af *Udvalget* (se Tillæg B. Sp. 3106), Lovforslagets § 2, saaledes ændret, samt §§ 3—13

vedtoges uden Afstemning.

Lovforslagets Indhold, saaledes ændret, samt *Overgang til tredje Behandling* vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Voldgift i Tvistigheder angaaende Handel med Husdyr.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 1705).

Sagen sattes til Forhandling.

Døcker: Nærværende Lovforslag er jo fremkommet, fordi den nugældende Lov om Voldgift i Tvistigheder i Handel med Husdyr udløber i Aar, idet den har en Revisionsfrist paa 5 Aar. Det var en Forsøgslov, som vi vedtog for 5 Aar siden. Jeg hører til dem, der mene, at den i det