

Statens berettigede Indgriben i private Forhold, og det er min Opfattelse, at, forsaavidt det her dreiede sig om Beskyttelse af Eiendomsverdi, det være sig nok saa store, vilde en saadan Bestræbelse ligge udenfor Statens berettigede Indgriben. Det, som kan berettigede en Indgriben fra Statens Side, er udelukkende eet Hensyn, og det er Hensynet til de Menneskeliv, som herved sættes i Fare, og i saa Henseende er jeg enig med de mange Betragtninger, som desangaaende ere gjorte gjældende, at der er Staten ogsaa i sin Ret til at gennemføre Bestemmelser, som skulle kunne afgive den størst mulige Garanti. Men det maa da være af særlig Vægt, ogsaa at komme paa det Næne med Grændserne for disse to Hensyn og ikke udstrække Statens Indgriben videre end netop til det Omraade, hvor det gjælder, nemlig at afværge Fare for Menneskeliv, medens andre Hensyn ikke bør opstilles som berettigede. Der møde vi jo den Indvendning, at man mangler en tilstrækkelig Statistik, som kan angive, hvor det egentlig er, at Skoen trykker, og det er blevet indvendt, at man burde lade den Sag, som staar fibst paa Dagsordenen idag, gaa forud, for at den kunde foranledige Oplysninger om samtlige forefaldne Søulykker, hvoraf igjen kunde fremgaa, hvilke Grundene til disse vare, og hvorledes de altsaa bedst burde afværges. Dette er nu ikke tilfæde og baade det andet Thing og dette Thing have jo isjor arbeidet under netop Følelsen af Savnet af en saadan Statistik. Imidlertid, der er jo endel Oplysninger, og jeg tror, at man maa særlig være det andet Things Udvalg taknemlig for, at det har tilveiebragt et statistisk Materiale, som har om end ikke en fuld fyldestgjørende, saa dog en væsentlig Betydning for Oplysningen af denne Sag. Der foreligger nemlig i Landssthingets Betænkning som Bilag en Række statistiske Oplysninger, som omhandle samtlige forefaldne Søulykker i 4 Aar, 1874—77, og man vil altsaa ved at udregne det aarevis, kunne komme til en Marsstatistik i dette Forhold. Jeg ser ikke rettere end, at vi ere henviste til at benytte disse statistiske Oplysninger, for vi have ingen bedre, ingen fylligere, saaledes at vi paa dem kunne bygge vor Dom om, hvor det er, der er Fare paafærde, og hvad der som Følge deraf bør gøres. Det Første, der falder i Minene, er, hvad der allerede har været sin Indflydelse paa det andet Things Behandling af Sagen, nemlig den absolute Forskjel, der er i Søfaren, forsaavidt angaar den større eller den mindre Fart, det er to Kategorier, som Landssthingsudvalget har opstillet, idet det som større Fart behandler al den Skibsfart, der foregaa udenfor to Linier, der drages, den ene fra Langel til Lindesnes og den anden fra Kalmar til Rügenwalde. Disse Linier ere imidlertid i dette Forhold temmelig vilkaarligt dragne; de ere hentede fra Forordningen af 10de Januar 1840, som bestemmer, at de Skibe, der gaa udenfor

disse Linier, ere forpligtede til at have Logbog, medens de Skibe ikke ere forpligtede dertil, der seile indenfor disse Linier. Disse Grændser ere altsaa dragne af et andet Hensyn end det, vi her behandle, og maa altsaa i dette Forhold betragtes som temmelig vilkaarlige. Jeg vil strax gjøre opmærksom paa, at, naar disse Linier skulde faae Betydning for Behandlingen af Søulykker og Søfarer, ser man strax, at et af de farligste Punkter kommer indenfor de dragne Linier, idet nemlig Skibsfarten paa Syllands Vestkyst falder indenfor Linien Langel-Lindesnes og altsaa være undergivet lempeligere Forholdsregler, end hvad der ligger udenfor, og det Samme er Tilfældet med Linten Kalmar-Rügenwalde; thi jeg tror, at alle Søfærdige derom ville være enige, at de Skibe, der kunne seile indenfor Linien Kalmar-Rügenwalde, kunne i Reglen befæle hele Østersøen. Jeg tror derfor, at for det Første ere disse Linier temmelig vilkaarligt valgte, og naar man overfor dette Forhold vil have en Grænse dragen mellem Omraadet for den større og mindre Fart, burde disse Linier drages ievrere, saaledes at man i mere egentlig Forstand kom til udelukkende paa den ene Side at behandle indenrigs og paa den anden Side udenrigs Fart, dog saaledes at mellemrigs Fart mellem de skandinaviske Lande og Danmark maa regnes som indenrigs Fart. Jeg tror, dette vil kunne opnaas ved at drage Linten fra Frederiks-havn til Kristianssand paa den ene Side og fra Falsterbo til Lübeck paa den anden. Da vil man være kommen nærmere til en rationel Grænse for den virkelige større og mindre Søfart (Berg: Bornholm-Rjøbenhavn). Jeg skal sjeie til, at Bornholm maatte selvfølgelig betragtes som liggende indenfor en saadan Linie, saaledes at altsaa Farten paa Bornholm fremdeles maatte regnes som indenrigs Fart. Men idet jeg forudskifter dette, kunne vi jo endnu isølge de forelagte Oplysninger kun bygge paa den af Landssthingsudvalget opstillede Grænse, som danner Grundlaget for de statistiske Oplysninger. Men selv med disse Linier oplyser dette Materiale Punkter som forekomme mig maa for Behandling af denne Sag faae en større Betydning, end der er tillagt dem i Landssthinget. Man kan nemlig gjøre Regning paa, at indenfor de saaledes opstillede Linier udklæres der aarligt omtrent 25,000 Skibe, større og mindre. Af disse ca. 25,000 Skibe er der ialt aarligt forlist i den mindre Fart — altsaa indenfor de angivne Linier — 18 Skibe, og ved disse Forlis er omkommet 8 Mennesker. Dette er det samlede Antal af Forlis baade ved Stranding paa Kysten og ved Forlis i aaben Sø. Forlis i aaben Sø er af dette Antal kun aarligt 3 à 4, og derved er omkommet 4 Mennesker. Jeg vil kun gjøre opmærksom paa, at ved Behandlingen af denne Sag forekommer det mig, at man udelukkende maa rette sin Opmærksomhed paa For-