

lis i aaben Sø; thi ingen Sølovgivning i Verden vil kunne forhindre Stranding paa Ryfsten. Der vil det bedste Skib kunne drive ind, om end naturligvis et bedre udhalet Skib lettere kan klare Ryfsten end et mindre godt udhalet. Men fortrinnsvis maa Opmærksomheden være henvendt paa, ligesom den ogsaa fra alle Sider har været henvendt paa Forlis i aaben Sø, fordi de færliig synes at pege hen paa Mangler i Skibet og dets Rigning. Se vi nu imidlertid paa dette Resultat, at af de 25,000 udklarerede Fartøier kun aarlig i de angivne Aar i den mindre Fart ere forliste 3 eller 4 og omkommet 4 Mand, forekommer det mig at tyde paa, at der med denne mindre Fart ikke er forbundet en saadan Risiko for Tab af Mennekkeliv, at der med Grund indenfor disse Linter kan foreslaas skæregne Foranstaltninger fra Lovgivningsmagtens Side, thi at udelukke Fare for Seilads paa Søen, er ingen Lovgivning istand til, og jeg tror, at disse Aal, som jeg her har nævnet, ikke tyde paa noget uforsvarligt Forhold i saa Henseende, tværtimod, at Seiladsen har været forholdsvis endogsaa meget sikker. Jeg maa sige dertil, at, indskrænker man Linten for den mindre Fart yderligere, idet man flytter paa den ene Side Linien Tørel—Vindsnæs til Frederikshavn—Christianssand og paa den anden Side Linien Kalmars—Rügenwalde til Falsterbo—Lübeck, er det høist sandsynligt, at endogsaa disse saa Forlis, der ere angivne, væsentlig vilde forbynde, thi jeg antager, at af dem ere fortrinnsvis de fleste netop foregaaede paa Vestkysten og mulig i den forreste Del af Østersøen. Jeg skal sige til, at med Hensyn til de ansøgte Mennekkeliv, der ere gaaede tabte i den indenrigste Fart, spiller Forliset af Lodsbaaden ved Frederikshavn, hvor 9 Mand druknede, en særdeles fremtrædende Rolle, som let vil ses, da det dreier sig om saa imaa Aal. Jeg er derfor kommen til det Resultat, at med den indenrigste Fart, som jeg her har tilladt mig at betegne den, er der ikke forbundet nogen større Risiko end den, enhver Sømand veed, han løber, naar han overhovedet vover sit Liv paa Søen, og at der derfor ikke er tilstrækkelig Anledning til at sætte ekstraordinære Lovforslag i Kraft med Hensyn til denne Del af Søfarten. Jeg antager, at det andet Things Udvalg, ligesom Thinget fulgte det, i Grunden har været af den samme Mening, men har indskrænket sig til i Lovforslagets § 4 i Almindelighed at give Indenrigsministeren den Bemyndigelse at vedtage Instruxer for Skibsinspektørerne, der bemyndige dem til at gennemføre visse Lempelser med Hensyn til Lovens Gjennemførelse, forsaavidt angaar denne Del af Skibsfarten. Jeg tror nu imidlertid ikke, at en saadan Bemyndigelse for Indenrigsministeren er tilstrækkelig fyldestgørende og betryggende for dem, som frygte den Kontrol, der vilde følge af en saadan Instrux. At det høie Landsting har en stor Lillid ikke

alene til den nuværende høitærede Indenrigsminister, men ogsaa til følgende Indenrigsministre, er jo ikke saa meget at undres paa, men her fra dette Things Side har der jo altid været noget mere Tvivl i saa Henseende, og man har været mere tilbøielig til at fastslaa ved Lov de Bestemmelser, som man ønsker sætte i Kraft. Jeg kan heller ikke se rettere end, at et andet Hensyn maa anvise os at gaa den Vej, nemlig Frygten for, at en Konkurrence fra Nabolandene, navnlig Sverige og Norge, kunde faae en Indflydelse, som vilde være mere til Skade for Sømandsstanden i det Hele end paa nogen Maade til Gavn. Jeg vil sige til, at der kunde maaske dertil søies en Bestemmelse, den nemlig, at et Skib, der var stoppet i den større Fart, ikke uden at være Gjenstand for fortsat Lilsyn maatte sættes i Fart i den mindre, thi naar en saadan bestemt Grændse bliver dragen mellem den større og mindre Skibsfart, kunde man jo frygte, at et Skib, som man ikke tillod at gaa i den større Fart, benyttede sig af Lovens Bestemmelser og sættes i Fart indenrigt, og det vilde være en Omgaaen af Loven paa den Maade, at jeg antager, at der kunde være Grund til at tilsøie en Bestemmelse om, at Skibe, der engang ere stoppede i den større Fart, ikke kunne undrage sig Lilsyn ved at sættes i den mindre Fart. Jeg ser saaledes, at Betragtningen af det Materiale til Dylsninger, vi have foreliggende, absolut anviser os for det Første at træffe den Bestemmelse at drage en saadan afgjort Grændse mellem den større og mindre Fart og ogsaa fuldstændig at frigive den mindre for det Lilsyn, Loven forsvrigt vil indføre. — Det andet Resultat, som det forekommer mig er angivet ligesaa pient synlig i de Dylsninger, som vi have, skal jeg nu komme til at omtale. I den saakaldte større Fart, altsaa Farten udenfor de Linter, som Landstingets Udvalget har opstillet, antager man, at der udklareres 2,000 Skibe aarlig fra danske Havne. Naar dertil søies Skibe, som ere udklarerede fra fremmede Havne til danske Havne, og Skibe, som fare imellem fremmede Havne, saa turde det vel ikke være uforsvarligt, at den Beregning vilde være rigtig, at der i det Hele taget udklareres danske Skibe i den større Fart i et Antal af ca. 10,000 aarlig. Af dette Antal er der i de angivne Aar forlist 55 Stykker aarlig, hvorved der er omkommet 136 Mand. Af disse ialt forliste 55 Skibe ere de 25 forliste i aaben Sø, og paa disse saaledes i aaben Sø forliste Skibe kommer ikke mindre end 115 af de ialt ved Skibets Forlis omkomne 136 Mand. Dette tyder atter paa, at det Punkt, paa hvilket vi særliig skulle rette vor Opmærksomhed, er Forlis i aaben Sø, hvor Skibene gaa under med Mand og Mus, og hvor der ikke er Udlygt til, at Nogen kan reddes. Nu vil jeg sige, at dette Resultat af 55 Forlis paa 10,000 Skibsejere i og for