

maa sige, at jeg ikke rigtig forstaaer Begrundelsen herfor. Efter de Oplysninger, der foreligger for mig, og efter den Indstilling, jeg har fra den Embedsmand, der har med disse Sager at gøre, kan det neppe være rimeligt nu at gaa til denne Ændring i det økonomiske Grundlag for Navigationsundervisningen, og det er i det hele taget, efter hvad han oplyser, nødvendigt at se lidt nærmere paa Udviklingen, thi siden sidste Eksamen i Juni dette Aar har der efter disse Oplysninger kun været to Elever i den paagældende Skibsførerklasser i Marstal. Det synes da maaske tvivlsomt, om det lader sig gøre at opretholde denne Klasse, men det er jo et Spørgsmaal, som vi selvfølgelig vil se paa med den største Velvillie, netop fordi vi meget vel erkender, at Ærø i ganske særlig Grad har Interesse i en Navigationsskole med fuld Undervisning paa Grund af, at denne Ø i saa udpræget Grad har en Sømandsbefolkning, og fordi det heller ikke kan benægtes, at det har samfundsmæssig Interesse at have de bedst mulige Vilkaar for Navigationsundervisningen ved denne Sejlskibsfart, som i øvrigt i saa høj Grad har været i Tilbagegang i den mere moderne Tid. Navigationsdirektøren er derfor ogsaa af den Opfattelse, at det vil være rimeligt, naar Navigationsloven i 1927 skal gennemgaaes, da ogsaa at tage dette Spørgsmaal om en Skibsførerklasser paa Ærø op til ny Undersøgelse.

Det ærede Medlem Hr. Bouet talte om den sørgelige Ulykke ved Damperen „Thor“s Forlis. Ogsaa dette er en overmaade omfattende Sag, hvis Enkeltheder jeg selvfølgelig ikke er i Stand til at optage Tiden med. Under den Ordning af Skibstilsynet, som er indført ved Loven af 1920, skal Ministeriet foretage saakaldte Krængningsprøver med nye eller nyerehvervede Passagerskibe. Formaalet med disse Prøver er at faa konstateret, om der er Grund til at kræve særlige Sikkerhedsforanstaltninger i visse Tilfælde, f. Eks. om Skibet er forsynet med et vist Kvantum Ballast eller overhovedet ikke maa gaa til Søs, medmindre dets Bundtanke er fyldt, eller andre lignende tekniske Bestemmelser. Ministeriet er imidlertid gaaet et Skridt videre efter Ulykken med „Thor“, i det man har ladet foretage Krængningsprøver med alle de Passagerskibe, der kunde sidestilles med Dampskibet „Thor“, uanset om de havde været ude for Uheld eller ikke. Denne Undersøgelse er kommet til at omfatte ca. 40 saadanne Skibe, en Undersøgelse, der er nær ved sin Afslutning, idet næsten alle Prøver er udført, men en Del af Beregningsarbejdet efter disse Prøver er

ikke afsluttet endnu. Saa vidt man kan overse Undersøgelsens Resultat, giver denne ikke Anledning til at gribe ind overfor noget af disse Skibe, med hvilke der er foretaget Krængningsprøve, ej heller til, at der stilles Krav om særlige Foranstaltninger. I selve Ulykkessagen med „Thor“ er der foretaget omfattende Undersøgelser, dels paa Skibets Hjemsted og dels ved Sø- og Handelsretten, og denne Undersøgelse viser jo ganske utvivlsomt, at Ulykken er foranlediget ved grov Overlastning, og saa vidt det har været muligt at faa oplyst, maa Ansvarret lægges paa den Fører af „Thor“, som omkom ved selve Ulykken. Det er klart, at man under den foretagne Undersøgelse i høj Grad har haft Opmærksomheden henvendt paa den Mulighed, at ogsaa Skibets Rederi kunde have sin Del af Ansvar, men den nærmere Undersøgelse, der har fundet Sted paa dette Punkt, har i hvert Tilfælde ikke bestyrket de Formodninger, der straks fremkom, og ved Sagens Afslutning, som netop har fundet Sted i disse Dage, har der mellem Erhvervsministeriet og Rigsadvokaten været Enighed om, at der i det Materiale, som forefandtes, ikke var tilstrækkeligt Grundlag for en Retsforfølgning, hverken mod Rederiet eller mod nogen overlevende af Skibets Besætning. Jeg har set i Bladene, at der ikke var Redningsmateriel om Bord, og at Skibet savnede Lastelinie-mærke. Begge disse Ting er urigtige. Der fandtes i Skibet de fornødne Redningsmidler i Forhold til de ombordværende, og Skibet hørte til den Kategori, der ikke er pligtig at føre Lastelinie-mærke, men det er klart, at denne Ulykke, uanset at der altsaa ikke menes at være Grundlag for at rejse Til-tale mod nogen af de overlevende, alligevel maa mane til at holde Øje med Forhold af den Art, som her er blevet afsløret. Jeg er ganske enig med det ærede Medlem Hr. Bouet i, at det, vi her har set, maa tilskynde os til at søge at gardere os mod lignende Ulykker, saa vidt menneskelig Magt er i Stand dertil. Denne Ulykke har tydelig vist, at man maa begrænse Nedlastningen paa Passagerskibe, og at ogsaa Skibe som „Thor“, der hidtil har været fritaget for at være forsynet med Lastelinie-mærke og Fribords-certifikat, maa tilpligtes at have disse Sikkerhedsforanstaltninger, men til en Indgriben af den Art, jeg her kortelig har nævnt, kræves der ny Lovhjemmel, og de fornødne Forslag i den Henseende er under Udarbejdelse i Ministeriet. Jeg haaber, at disse Forslag i en nær Fremtid vil kunne fremsættes for Rigsdagen. Vi vil da faa Lejlighed til videre at drøfte, om det er muligt