

Iste Stedfortræder for 2den Landstingsmand for 4de Kreds er Proprietær J. A. Hansen af Rudkøbing, hvem jeg har givet Meddelelse om, at han fra 1. Marts d. A. er indtraadt som Medlem af Tinget, og at Spørgsmaalet om Gyldigheden af hans Valg henhører under Tingets Afgørelse.

Med Skrivelse af Gaars Dato oversender Folketingets Formand:

Forslag til Lov om Tilvirkning og Forhandling af Margarine m. m.,

hvilket Lovforslag er vedtaget af Folketinget. Lovforslaget forelægges herved. Eksemplarer er omdelt.

I Skrivelser af Dags Dato meddeler Ministeren for Industri, Handel og Søfart, at han ønsker her i Tinget at fremsætte:

Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 om Tilsyn med Skibe og

Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 146 af 29. Marts 1920 om Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.

Med Skrivelse af Dags Dato oversender Folketingets Formand:

Forslag til Lov om Boligforholdene,

hvilket Lovforslag er vedtaget af Folketinget. Lovforslaget forelægges herved. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udenfor Dagsordenen giver jeg Ordet til Ministeren for Industri, Handel og Søfart, for at han kan fremsætte de nu anmeldte Lovforslag.

Ministeren for Industri, Handel og Søfart (Stævning): Jeg skal tillade mig for det høje Landsting at fremsætte det anmeldte *Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 om Tilsyn med Skibe*, hvilket Lovforslags Udarbejdelse er blevet fremskyndet under Hensyn til den Ulykke, som indtraf i Juni Maaned i Fjor, da Passager-Dampskibet „Thor“ kæntrede Syd for Drogden, ved hvilken Ulykke 11 Mennesker omkom. Et Revisionsforslag angaaende Afgiftsparagrafferne skulde ellers været fremsat inden Udgangen af indeværende Aar og vilde altsaa, hvis ikke denne Ulykke var indtruffet, i og for sig have kunnet vente noget. Man har imidlertid som en Følge af denne Ulykke foretaget forskellige Undersøgelser, idet Ulykken gav Anledning til saavel en Sag ved Sø- og Handelsretten som en Undersøgelse paa anden Maade, under hvilken det blev konstateret, at Skibet havde været overlastet, at dette havde forringet Skibets Stabilitet i en saadan Grad, at Ulykken

maatte indtræffe, og at dertil yderligere kom, at Skibets Stabilitet var forringet ved, at Skibets Grundtank kun var halvt fyldt. Naturligvis skal man ikke af den saaledes indtrufne Ulykke drage videregaaende Slutninger, end rimeligt er. Det maa understreges, at Søulykker i og for sig ikke hører til dem, der kræver noget overvældende Antal tabte Menneskeliv. Naar man erindrer, at der er talrige Passagerskibe i uafbrudt Fart, maa det utvivlsomt erkendes, at det er forholdsvis faa Søulykker med Tab af Menneskeliv, der indtræffer til Trods for den store Mængde Passagerer, der befordres paa denne Maade. Men desuagtet maa naturligvis den indtrufne Ulykke give Anledning til indgaaende Undersøgelser og Overvejelser af, paa hvilken Maade man kan værges sig mod Gentagelser, hvis det overhovedet kan siges at være muligt.

Det, som navnlig har været Genstand for Undersøgelse, har da været Problemet om Skibenes Stabilitet, som de sagkyndige i høj Grad har beskæftiget sig med. Man er som Følge af Ulykken gaaet til at foranstalte en Række saakaldte Krængningsprøver med alle de Passagerskibe, som efter Forholdene kunde sidestilles med „Thor“, Prøverne har i alt Fald omfattet 38 Skibe af lignende Kaliber som det, der forulykkede. Det er ved disse Undersøgelser konstateret, hvorledes Skibenes Forhold er, og der er administrativt truffet forskellige Foranstaltninger til Sikring af Forholdene i Fremtiden.

Med Hensyn til det, der hovedsagelig var Aarsagen til „Thor“-Katastrofen, altsaa med Hensyn til Nedlastningsspørgsmaalet har der hævet sig Røster for at skride til en stærkt udvidet Kontrol med Lastningen i Skibe og i hvert Fald til Kontrol med Skibe forinden deres Afgang. En saadan Fremgangsmaade siges at være anvendt af visse enkelte Rederier, men det er neppe, naar den skal gennemføres konsekvent, nogen let fremkommelig Vej for det offentlige. Det vilde, hvis det virkelig skulde gennemføres konsekvent, blive en meget bekostelig Foranstaltning og i det hele medføre et stærkt Indgreb i Trafikforholdene, der formodentlig ogsaa vilde synke Skibenes Afgang og Trafikken i det hele. Endelig kommer dertil, at man derved ogsaa vilde borttage en Del af Ansvarer fra den, der i Skibet rettelig bør have Ansvarer, nemlig Skibsføreren. Han er utvivlsomt som Regel paa Grund af sit mangeaarige Kendskab til Skibet og dets forskellige Egenskaber den, der bedst, bedre end nogen fremmed Synsmand, maa anses at være i Stand til at be-