

ferne paa Begelomraadet ere temmelig ensartede i de tre nordiste Riger. Derimod er det ikke givet, at det Samme er Tilfældet med Hensyn til Skibsarten, navnlig Frågtarten mellem Søerig-Norge paa den ene Side og Danmark paa den anden Side. I Norge navnlig er Frågtarten af langt større Betydning end hos os, den spiller i alle Retninger en langt større Rolle end hos os. Dets Seilffibe ere gennemgaaende endnu ældre end vore. En stor Del af deres Frågtfart sker med Varer, som efter deres eiendommelige Natur kræve en mindre Sødygtighed hos Skibene end den Art Varer, som forlade os. Det er indlysende, at Skibe, der føre Trælast, kunne i og for sig være noget mindre sødygtige end Skibe, der f. Ex. skulle føre Stykgods eller Kornvarer eller deslige, behøve at være. Dertil kommer, at det er et Spørgsmaal, om ikke Skibsrhederinteressen, navnlig i det ene af vore Nabolande, er saa stærkt repræsenteret paa Thinge, at den vil være istand til at beholde Dvertaget, saaledes at dens formentlige Interesse mere end Sæmandsstandens Interesse kommer til at blive den afgjørende. Men i hvert Fald, hvorledes man end vil opfatte dette, — og der skal, i hvad jeg sidst nævnte, ikke ligge nogen Insinuation imod de norske Rhedere i Almindelighed — turde det være klart, at, hvis man vil vente med denne Lov, indtil der kommer en lignende Lov for vore Nabolande, kunne vi komme til at vente meget længe. Men er der da virkelig ogsaa nogen Nødvendighed for at vente? Jeg har hørt i de foregaaende Dage — og det er forøvrigt kun en Gjentagelse af, hvad der har lydt tidligere — Udtalelser om, at de danske Skibe vilde derved miste den Lillid, som de hidtil have nydt over hele Verden. Det Argument, som det ærede Medlem for Maribo Amts 3die Valgkreds (Stürup) i forrige Møde ansættede derfor, nemlig at man paa fremmede Steder, naar man hørte, at Rigsdagen havde vedtaget en Lov som denne, skulde faae den Forestilling, at der maatte være noget Galt ved de danske Skibe, tror jeg slet ikke paa. Jeg tvivler meget om, at man i Italien, Frankrig, Spanien og andre saadanne Steder vil synderlig følge med, hvad der foregaar paa dette Omraade hos os; men skulde man gjøre det, vil man ganske vist ikke i denne Lov se Andet end en ganske naturlig Konsekvens af den Bevægelse, som det er Frankmændene, Italienerne og Spanierne vel bekendt har gjort sig gjældende over hele Verden, og som i England og Nordamerika har fundet sit Udtryk i aldeles bestemte Love. Men mon man ikke snarere maatte sige, at, naar Ublandet ser, at den danske Lovgivningsmagt er ivrig bestræbt for at træffe Foranstaltninger, som kunne høre de danske Skibes Sødygtighed og betrygge de danske Matrosers Liv, er der en forøget Grund til at vise dem Lillid? Det ærede Medlem for Maribo Amts 3die Valgkreds fortalte os i

forrige Møde om et Skib, som han nævnedes, men hvis Navn jeg forgjæves har søgt i Lidenden, der i Hamborg er saa vel anset, at, naar det gaar i en vis Fart, kræves der kun $\frac{7}{8}$ pro mille i Assurance af det, medens Andre maa betale $1\frac{1}{2}$ pro mille, — var det ikke saadant et Tal? (En Stemme: Procent!). Vel, hvad enten det er Procent eller pro mille, er ligegyldigt; det er Forholdet imellem de to Tal, hvorom det gjælder. Nu gad jeg vidst, om denne Lov kunde tænkes at faae den mindste Indflydelse paa den gunstige Stilling for dette danske Skib. Mon man ikke tvertimod vil sige, at jo kortere Tid det er siden, at dette Skib har været i dansk Havn og passeret ufskadt igennem denne Løvs Skjærilsb, desto større Sikkerhed er der for, at det er et godt Skib, og isædsetfor $\frac{7}{8}$ pCt. vil man maaste nøies med $\frac{9}{8}$ eller $\frac{6}{8}$. Det vilde være den naturlige Følge. Altsaa, hvor danske Skibe fare i Ublandet, vil denne Lov enten være uden Virkning paa Forholdet eller, forsaavidt den faar nogen Virkning, være til Gunst for de danske Skibe. Men det er heller ikke det, der menes. Der menes formentlig, at, naar danske og fremmede Skibe ligge i vore egne Havne, vil denne Lov medføre en Byrde for vore Skibe, som de fremmede ere fri for, og at altsaa fremmede Befragtere ville foretrække fremmede Skibe fremfor de danske. Denne Betragtning kan neppes ganske afvises, som Lovforslaget for Diebliffet er affattet. Men man maa dog ikke lægge altfor stor Bægt paa den. Dersom det er en Befragter, der ønsker at faae sine Varer hen til det Sted, hvorhen han har befragtet Skibet, vil han aabenbart foretrække det Skib, som giver den største Garanti for, at det er sødygtigt. Er det derimod en Befragter, hvis Plan det er, at Varerne skulle gaa tilgrunde ude paa Havet, for at han kan indsaafere sin Assurance, navnlig hvis Varerne ere betydelig mindre værd, end de ere asurerede for, saa er det en anden Sag. Men han ønsker vi dog ikke at hjælpe saa lidt som de Skippere eller Rhedere, der indlade sig med ham. Hvad er da det Sande i Anken? Det er, at under forøvrigt ganske lige Forhold vil det fremmede Skib være befriet for en Risiko, som det danske Skib er underkastet, den Risiko nemlig, at blive standset i nogen Tid. Her er, skal jeg ikke negte, et Punkt, som for mig er tvivlsomt, og hvor jeg meget skulde ønske, at Lovforslaget kunde strække sig noget videre; om det imidlertid vil være muligt at sætte det igennem, er Noget, jeg ikke tør afgjøre. Jeg mener nemlig, at ligesom man i England er kommen til, at fremmede Skibe, der forlade engelske Havne, skulle være de for engelske Skibe gjældende Bestemmelser om Lastens Anbringelse osv. underkastede, saaledes var det ogsaa ønskeligt, om vi kunne naae det Samme her. Forholdene ere jo imidlertid forskjellige. England er en Stormagt, dets Vælde behersker Havet, og det kan saaledes med Sikkerhed tillade