

Pagina 13, at denne Lov vil medføre forskjellige økonomiske Byrder for Søfarer, og den fortsætter Pagina 14 — jeg skal oplæse dette med den høitærede Formands Tilladelse —: „Det er derfor ikke overset, at man, ved ikke desomindret at følge den engelske Lovs Forskrifter i den her nævnte Henseende, let kan paalægge danske Skibe et trykkende Baand, der vil kunne komme dem til Skade i Konkurrencen med andre Nationers Skibe.“ Jeg skal maasse senere yderligere komme til at paavise, i hvilke forskjellige Retninger Baandet er trykkende; men jeg vil her blot foreløbig sige fast, hvad jeg anser for givet, og hvad ogsaa fremgaar af selve Kommissionens Betænkning, at Loven vil komme til at paalægge den danske Skibsfart og de danske Skibshedere forskjellige trykkende Baand. Det er formodentlig alle de Herrer bekendt, at Skibsfarten og særlig Seilskibsfarten i de sidste Aar har lidt under et stærkt økonomisk Tryk, saa stærkt, at jeg tror, at det tør siges, at mange Skibe have seilet uden Fortjeneste, og at ikke saa Skibe have været nødte til at lægge op, fordi der ingen Fortjeneste har været at faae. Det vil derfor være forstaaeligt, at naar der nu lægges yderligere Byrder paa Skibsfarten, saa bliver man noget ængstelig for Resultatet; saa kommer man til at frygte for, at endnu flere Skibe skulle komme til at standse, og hvor usseligt det end er at forebygge unødvendige Farer, saa er der dog naturligvis Ingen, der ønsker, at den danske Skibsfart i det Hele skulde standse eller have betydelige Tab, og at man paa denne Maade skulde naae Sikkerheden for Mandskabet. Det er altsaa dette, som først ligger mig paa Sinde. Da man i England gav Bestemmelse i denne Retning, havde man Die for det Samme. Man frygtede ligeledes der for, at Bestemmelsen skulde virke trykkende paa den engelske Skibsfart, og derfor bestemte man, at de Regler, som man gav, ialtsald i det Væsentlige ogsaa skulde gjælde for fremmede Skibe, som kom til eller gif fra England. Dette var Noget, som muligen kunde taldes for et stærkt Indgreb i andre Nationers Rettigheder, og det har vakt Indsigelse fra flere Sider, men som Kommissionens Betænkning selv meddeler: Loven blev givet, og den er ikke bleven hævet; hvorledes den udføres i Pragis, meddeles der Intet om, og dette er heller ikke mig saa bestemt bekendt, at jeg skal komme ind derpaa. Altsaa England fastsatte bestemte Regler ogsaa for fremmede Nationers Skibe og modvirkede altsaa derved noget den Frygt, som var tilfede. Det er jo imidlertid klart — hvad ogsaa er fremhævet i Kommissionens Betænkning —, at dette kunne vi ikke gjøre. Vi have det ikke i vor Magt at gjøre det, som England har gjort, og naar vi altsaa nære Frygt for, at der ved Loven kunde paaføres Nøderne økonomiske Tab, saa maa vi tillige gjøre os klart, at de Byrder, som paalægges, kunne Nøderne ikke imødegaa ved at forlange en

forhøiet Fragt af Skibene, thi i det Dieblit, at de forlange en høiere Fragt, saa ville alle de andre søfarende Nationers Skibe, affet fra de engelske Skibe, tage Fragten fra os, og vi ville miste Fragten. Derfor stiller Sagen sig noget betænkeligt, og naar alle de Nationer, som omgive os — jeg sigter herved særlig til Norge og Sverrige — men jeg kan ogsaa gjerne nævne Lydsland, Russland og Holland, forsaavidt som vi kunde have nogen Interesse af de hollandske Forhold — ikke tage en saadan Bestemmelse, saa forekommer det mig allerede af denne Grund at være noget ængstelig for os gjøre det. Et andet Sted i Betænkningen nævnes det blot som et Exempel, men som jeg vil tillade mig at benytte, at en Overlastning af Skibet kan medføre en betydelig Fordel for Skibshederen. Det siges, at naar et Skib, som lafter 900 Tons, bruger Fragten af 700 Tons til at dække sine Udgifter med, saa at det kun har tjent Fragten af de 200 Tons, saa vil en Forøgelse af Lasten til 1100 Tons medføre dobbelt Fortjeneste, thi saa bliver Fortjenesten Fragten af 400 Tons. Man kunde maasse udvilde dette Exempel videre. Man kunde maasse sige, at naar et Skib, der lader 900 Tons, bruger Fragten af de 900 Tons til at dække sin Udgift med — og saaledes er det i adskillige Tilfælde —, saa vil en yderligere Fragt af f. Ex. 50 Tons dog allerede give Skibet en lille Udgift til Fortjeneste; men det vilde jo blive en Overlastning, og, da man nu veed, og det indrømmes fra alle Sider, at, hvor stærkt man skal laste et Skib, tildels beror paa et Skjøn, saa vil man se, hvor let man i adskillige Tilfælde kan komme til ligefrem at lægge Hindringer for Skibets Seilads ved at give den Slags Bestemmelser. Der er ogsaa lidt Grund til at nære Frygt i en anden Retning. Naar der gives en Ret for Skibsinspektøren til at standse Skibet efter sit Skjøn, naar han finder det rigtig, da kan det tænkes — jeg tror ikke, den Tanke kan siges at være ligefrem upraktisk, den kan ikke bestemt afvises — da kan det let ske, at det danske Skib i en udenlandsk Havn — jeg vil f. Ex. nævne en preussisk Østersøhavn, Danzig eller Stettin — vil blive stillet meget ubehødigt lige overfor andre fragtsøgende Skibe; thi det vil med mere eller mindre Frygt let gjøres gjældende af de Agenter og de Skibsmæglere, som søge for Skibes Befragtning, og som interessere sig for ikke at søge danske Skibe, men andre Skibe — hver har jo sine Interesser at gjøre gjældende —, at Vedkommende ved at tage dansk Skib udsætter sig for, at Skibet stoppes, naar det kommer paa Forbisart til Kjøbenhavn for der at proviantere, eller af en anden Grund skulde standse der. En saadan Stopning — det veed enhver, som kender lidt til de Forhold — har den allerstørste Betydning. For Ladningsseieren, som ønsker, at Ladningen saa hurtig som muligt kommer til Stebet, bliver ikke Spørgsmaalet blot det, om han standses en halv, en hel eller et Par