

mener at turde opstille, at det har været Spørgsmaalet om Ordningen af det fredelige Samkvem, som har været det afgørende, og at Afgørelsen har fundet Sted ikke efter folkeretlige, men efter indre statsøkonomiske Hensyn. Jeg skal tillade mig at begrunde disse Sætninger noget nærmere. Hele Grundlaget og Udgangspunktet for Ordningen af den moderne Retstilstand paa dette Omraade er givet ved den engelske Navigationsakt, som blev udstedt under Cromwell 1657. Dens Formaal var helt igennem protektionistisk. Det var Beskyttelse af de til den engelske Skibsart knyttede Interesser, som var dens Maal i Modsætning til, at den vilde knuse Hollænderne, som den Gang drev hele Mellemfarten. Derfor bestemte den, at kun engelske Skibe eller Skibe fra det europæiske Land, hvor de paagældende Varer, som indførtes til England, produceredes, maatte føre dem til England, altsaa enten engelske eller Produktionslandets Skibe; alle andre, Hollændere m. fl., skulde være udelukkede, og fra Kolonierne maatte kun engelske Skibe føre Varer til England. Saa opstod det naturlige Spørgsmaal: hvilke Skibe ere nu engelske og hvilke fremmede, hvilke ere de paagældende Landes Skibe, og hvilke Betingelser skulde de fyldestgøre. Dette afgjorde Navigationsakten ligeledes efter helt igennem protektionistiske Hensyn. Det var samtlige vedkommende engelske Forretninger, Erhverv og Næringsveje, som beskyttedes. Skibet skulde være bygget i England, det var Beskyttelsen for Skibsbyggeriet; det skulde ejes af Englændere, det var Beskyttelsen for de engelske Redere; og saa skulde det for en væsentlig Del være bemanded med engelske Søfolk, det var Beskyttelsen for den engelske Sømandsstand. Jeg siger altsaa, at det var rent økonomiske, protektionistiske Hensyn, som varede afgørende. Naar nu disse Betingelser senere ere blevne ændrede, saa mener jeg ogsaa, at det er sket i Kraft af den økonomiske Udvikling og i Kraft af den økonomiske Politiks Forandringer. De have krævet, at dette protektionistiske System mere og mere har maattet vige for Frihandelsystemet. For det første Fordringen om, at Skibet skulde være bygget i vedkommende Land; den har man med en vis Sejghed fastholdt i adskillige Lande, f. Eks. i Frankrig, Spanien m. fl., men som Regel er den frasaget, aldeles ikke ifølge folkeretlige Hensyn, men som Resultat af Kampen mellem Beskyttelsen for Skibsbyggeriet og Rederierne. Rederierne krævede Erhvervsfrihed i Modsætning til Skibsbyggeriets Beskyttelse, og saa sejrede Rederiinteresserne efterhaan-

den. Jeg skal saa tage det andet Spørgsmaal, Spørgsmaalet om Mandstaber. Her krævede man oprindeligt, at Kaptajnen og $\frac{3}{4}$ af Mandstabet skulde være engelske. Det fastholdes endnu i nogle Lande, f. Eks. i Frankrig. Andre Lande, som navnlig England selv, have frasaget det, men naar der er indtraadt en Forandring paa dette Omraade, tror man saa, det er af folkeretlige Hensyn? Nej, paa ingen Maade. Det er de økonomiske Synspunkter, Kampen mellem Rederierne og Sømandenes Interesser, som have været de afgørende. Har man ment at burde beskytte Landets Sømandsstand ved ikke at aabne den fremmede Arbejds-krafts Udgang, saa har man holdt paa Reglen, men har man ment, at Rederiernes Interesser krævede Udgang for fremmed Arbejds-kraft, har man opgivet den. Jeg vil til Bevis derpaa henvise til, at vi, da vi her behandlede Spørgsmaalet om Sønering, afgjorde Spørgsmaalet om, hvorvidt der skal kræves Indfødsret hos Skipperen og Styrmanden m. fl. eller ikke. Jeg vil da spørge, om vi der have taget noget som helst folkeretligt Hensyn. Nej, vi have ganske simpelt afgjort det efter, hvad de danske Rederiers Løb krævede i saa Henseende, og hvad vi kunde forsvare over for danske Søfolk, og vi have ikke en Smule tænkt paa, at det, at vi opgav Fordringen om Indfødsret o. s. v., skulde kompromittere vore Skibes Stilling som neutrale i Krigstilfælde. — Saa kommer den 3dje Betingelse, nemlig Ejendomsretten. Se her mener jeg nu, at der er en Grænse, som naturligt maa drages, og som enhver Stat maa opstille med Hensyn til de Skibe, som skulle kunne sejle under dens Flag. Det er, at hele Naadigheden over Skibet, hele Styrelsen af den paagældende Drift er i Hænderne paa Indlændinge, thi ellers udsætter en Stat sig for, at Bedriften føres ikke i Statens og dens Borgeres, men i Udlandets og fremmedes Interesser, saa bliver Landets Kapital tjenende, medens den fremmede bliver herskende, Landets Kapital benyttes fortrinnsvis i fremmede uvedkommende Øjemed, og et Skib, ved hvilket dette er Tilfældet, skal det danske Flag ikke vaje over. Derfor forekommer det mig naturligt, at Grænsen maa drages her, at den danske Kapital eller Indlandets Kapital skal være den overvejende, at Styrelsen af Bedriften skal være indenlandsk, for at Skibet kan sejle under Landets Flag, men om der saa er et mindre Maal af fremmed Kapital i Skibet, det gør ikke noget. Naar den fremmede Kapital blot er tjenende og helt Forretningens Ledelse foregaar saaledes, at den sker i Landets og dets Bor-