

geres egne Interesser, forekommer det mig, at der slet ingen Grund er til, at vi ikke skulle give den fremmede Kapital Udgang til at tjene Landets egne Næringsveje. Derfor tror jeg, at økonomiske Hensyn ville medføre, at man altid maa sige, at Betingelsen for, at et Skib kan sejle under et Lands Flag, er, at den indenlandske Kapital er den overvejende, saa at dens Indehavere have Magten over Skibet. Er det Partrederi, maa derfor mere end Halvdelen være indenlandsk, saa er den indenlandske Partdel den herskende og saa vil hele Ledelsen af Forretningen, som jo er hos Flertallet, ske i indenlandsk Interesse. Er det et Aktieselskab, maa Styrelsen være indenlandsk, og saa er ogsaa den samme Garanti til Stede. Men indenfor den nævnte Grænse maa statsøkonomiske Hensyn gøre sig gældende ved Afgørelsen af det Spørgsmaal, om vi overhovedet skulle give fremmed Kapital Udgang eller ikke. Jeg vil gøre opmærksom paa, at det kunde synes, som om Frankrig havde overskredet denne Grænse, idet det kun kræver, at Halvdelen, — ikke, som det nok siges i enkelte Bærter, at mere end Halvdelen af Skibet skal tilhøre Franskmænd. Frankrig synes altsaa at være gaaet for vidt i at give fremmed Kapital Udgang, naar Skibet sejler under fransk Flag. Men saa fastholder fransk Ret til Gengæld ubetinget, at baade Kaptajnen og  $\frac{3}{4}$  af Mandstabet skulle være Franskmænd. Den søger altsaa Overvægten for den indenlandske Interesse paa et andet Punkt, og derfor kan den gaa videre i Retning af at give Slip paa noget af Fordringen om, at den indenlandske Kapital skal være overvejende. Men ser jeg bort derfra, og holder jeg mig blot til, hvad man maa fordrø, naar Garantien alene skal søges i Ejendomsretten og Ejernes Kvalifikation, for at et Skib skal kunne sejle under Landets Flag, saa er det givet, at naar Styrelsen er sikret den indenlandske Kapital, saa kan man godt fra et økonomisk Synspunkt give fremmed Kapital Udgang til at tjene indenlandske Interesser. Det har interesseret mig at se de Motiver, der netop bleve gjorte gældende under Forhandlingerne om den franske Lov af 1845. Før den var det nemlig i Frankrig ifølge en Forordning af 1793 Reglen, at det alene skulde være Franskmænd, som ejede Skibene. Saa kommer der i 1845 en Lov, som siger, at Halvdelen af Kapitalen kan være fremmed, og naar man nu spørger, hvilke Grunde der da bleve gjorte gældende, saa ser jeg, og det har interesseret mig, at de Grunde, der paa beraabtes for Uendringen, ere akkurat de samme, som vi have drøftet i Udvalget. Det blev nemlig særlig fremhævet, at det var un-

seligt for franske Skibe, der sejle paa Levanten, at have gode Forbindelser i de forskellige Havne, thi saa vilde de blive hurtigere ekspeberede og lettere faa Fragter; deres Interesser vilde blive bedre varetagne, naar nogle af de paagældende Mæglere eller Ekspektorere selv havde Parter i Skibene. Det var denne Betragtning, der blev gjort gældende i Frankrig i 1845, og ærede Medlemmer af Udvalget ville vide, at netop dette samme Hensyn, Hensynet til at sikre danske Skibe Forbindelser i oversjøiske eller andre Havne, som de sejle paa, ved at interessere de paagældende Mæglere og andre der paa Stedet for Skibenes gode Fortjeneste, ikke blot gennem Provisioner, men ogsaa gennem Fragter, blev særlig fremhævet i Udvalget. Og naar der her er blevet hentydet til Faren ved at have fremmed Kapital i Skibe i Krigstilfælde, saa er der ikke Tale om, at man i Frankrig frygtede for at kompromittere Skibenes Neutralitet ved den nævnte Bestemmelse, men man sagde, at naar fremmed Kapital fik Udgang, og man saa f. Eks. fik Krig med England, saa laa der en Fare i, at en stor Del af den franske Handelsflaade kunde ejes af Englændere. Det var det, man fandt betænkligt, men man lagde ikke paa nogen Maade Vægt paa eller blot nævnedes Muligheden af, at franske Skibes Neutralitet kunde kompromitteres i en Krig mellem England og en anden Magt. Jeg siger derfor, at Spørgsmaalet om, hvor vidt man inden for den Grænse, jeg har tilladt mig at fremhæve, naar indenlandsk Kapital er den overvejende og herskende, skal give fremmed Kapital Udgang til at komme ind i et Lands Reberi, er et stort økonomisk Spørgsmaal, som maa afgøres efter, hvorvidt man finder det hensigtsmæssigt eller ikke, at tage fremmed Kapital i Skibsfartøjers Tjeneste eller ikke, men med Hensyn til hvilket det folkeretlige Hensyn ikke kommer i Betragtning. Og spørger man, hvorvidt Afgørelsen er faldet bekræftende, saa er det naturligt, at de Lande, der selv have Kapital nok, England, Amerika osv., ikke have krævet Udgang for fremmed Kapital. Men efterhaanden er en Flæthed af europæiske Stater kommen ind paa et andet System. Det begyndte i 1819 med Holland og Belgien. Der tillod man fremmed Kapital at faa Udgang for  $\frac{3}{8}$ ; derved sikrede man den indenlandske Kapital Overvægten og aabnede dog en Mulighed for fremmed Kapitals Udgang. Saa kom Grækenland i 1836 og gif til Halvdelen, og Frankrig, som ligeledes i 1845 gif til Halvdejen. Derefter fulgte Sverige i 1864 og gav fremmed Kapital Udgang for  $\frac{1}{3}$ , og Stalien i 1877 med den samme Brøddel, altsaa