

ikke maa henvende sig til danske Skibe, og som Følge deraf vil hele den danske Handelsflaade ikke kunne faa Fragt i Krigstid. Det er den Fare, vi løbe, og selv om Risikoen maatte kun er ringe, siger jeg, at saa skulde der dog være meget vægtige Grunde, der skulde tale for Indførelsen af denne Ordning. Der skulde kunne opnaas særdeles store Fordele for os, for at vi skulde løbe den Risiko, og det undrer mig, at der blev sagt af den ærede sidste Taler, at den højtærede Justitsminister, som jo skal føre denne Sag igennem, og har det nærmeste Ansvar — den ærede Udenrigsminister se vi jo ikke meget til i denne saa særdeles vigtige Sag — virkelig vilde paatage sig Ansvaret for at føre en saadan Bestemmelse igennem, skønt den højtærede Minister jo i det andet Ting udtalte sig meget reserveret over for den. Den højtærede Minister har sagt, at naturligvis er det det forsigtigste at blive staaende ved den gamle Regel, den Regel, der har været Lov og Ret her i Landet fra Arilds Tid, nemlig at det skal være dansk Mand alene, der ejer dansk Skib, og den højtærede Minister har udtalt i det andet Ting, at hvad der er Folketret, og hvad der ikke er Folketret, det lader sig ikke saaledes fastslaa, at en Udenrigsminister kan sige: Det indestaar jeg for er Folketret. Og den Skrivelse der foreligger fra Udenrigsministeriet, og som det ærede Udvalg hentydede til i sin Betænkning, den siger efter min Formening ikke det allermindste, saaledes som det ogsaa ses af det Referat, som den ærede Ordfører vistnok meget korrekt har givet af Skrivelsen. Den siger blot, at vi naturligvis ikke ved det, vi muligvis vedtage her i Dag, gøre noget folkeretsstridigt — ja, det vide vi alle — men at vi indføre en Ordning, som navnlig i Krigstilfælde vil kunne holde Stik i den Forstand, at en fjendtlig krigsførende Magts Krydsfære ikke tage danske Skibe op og ødelægge den danske Handel, derfor have vi aldeles ingen Garanti hverken i Udenrigsministeriets Skrivelse eller i noget af det andet, der er kommet frem. Saa spørger jeg da, hvad er det store Gode, der skal opnaas ved paa en Gang at gøre en Bestemmelse, som den skandinaviske Kommission og den højtærede Justitsminister og den ærede Ordfører ikke have tænkt paa tidligere, som først er kommet frem ved 2den Behandling i Folketinget omtrent paa samme Maade som Fordoblingen af Summen til Guldborgsundbroen? Hvorfor skulle vi nu optage denne Bestemmelse? Hvad skal være det ledende Motiv dertil? Den ærede Justitsminister havde efter min Mening fuldstændig Ret, naar han i det andet Ting

meget stærkt indskærpede, at kun for de Medlemmer, som lagde særdeles Vægt paa at drage fremmed Kapital ind i vor Skibsfart, kunde og burde der være Tale om at gøre denne Forandring i Loven. Dette Ræsonnement kan jeg forstaa. Man maa løbe en Risiko, naar man vil opnaa et stort Gode, selv om det er en Risiko, der ogsaa i og for sig kan være stor i Omfang. Det Ræsonnement kan jeg forstaa, det er nødvendigt for Udviklingen af vor Handelsflaade, at vi vedtage denne Bestemmelse, men tillige løbe vi den Risiko, at vi maatte derved faa Ulemper i Krigstid. Naa, det ordinære er jo Fredstid, vi maa da løbe den Risiko. Men saa spørger jeg, hvad er det da for et stort Gode, vi skulle opnaa, og dette kom den ærede Ordfører jo ogsaa ind paa i Slutningen af sit Foredrag i Dag, og han udviklede for os, hvad det er, der skulde opnaas. Det er handelspolitiske Betragtninger, Hensynet til vore Handelsinteresser. Med al Agtelse for den ærede Ordfører vilde jeg have følt mig mere beroliget og tilfredsstillet, hvis det havde været den sidste ærede Taler, det ærede 7de Medlem for København (Knudhø), der havde fremført disse Betragtninger og ikke det ærede 2det Medlem for København. Men fra den sidste ærede Taler, det ærede 7de Medlem, hørte vi aldeles ikke noget om Trangen hos danske Købmænd til at faa en saadan Bestemmelse ind og til at faa fremmed Kapital ind i vor Skibsfart. Det ærede 7de Medlem for København mente, at Aktieformen, som jo er fuldstændig anerkendt af Loven, er i og for sig den naturligste; naar der var Tale om at faa fremmed Kapital engageret i danske Skibe, vilde det naturligt vise sig derved, at fremmede tog Aktier i de Aktieselskaber, der eje danske Skibe. Jeg maa ogsaa tilstaa, at jeg ikke kan forstaa, hvorfor en fremmed skulde indlade sig paa at blive Parteder i danske Skibe med personligt Ansvar, altsaa bære Ansvar for et Skib fra fremmed Land, hvor han, særlig naar det er en Mand fra en oversøisk Plads, ikke kan have det nøje Kendskab til den korresponderende Nøder, som en Mand, der bor her i Landet, kan have. Jeg kan ikke forstaa, hvorfor han skulde ville paatage sig personligt Ansvar for Førelsen af et Skib og Skipperens Handlinger; derimod kan jeg meget vel forstaa, at en Mand, der vil vise sin Velvilje imod Skipperen eller imod dem, der have Interesse i Skibet, kan være med til at tage Aktier i Skibet. Og ville virkelig disse Kommissionærer eller Mæglere i fremmede Havne interessere sig for Skibene, gøre Ofre