

per kan blive biledet, naar han kommer til Norge og Sverige, tror jeg rigtigt nok, at man i Praksis kan se ganske bort derfra. I hvilketomhelst Land, han kommer til, maa han melde sig saa hurtigt som muligt, og saa maa det være afhængigt af vedkommende Lands Lovgivning og Coutume, naar hans Viggedage begynde at løbe. Der er saamænd ingen Skipper, der opsætter at melde sig saa hurtigt som muligt, stolende paa, at vedkommende Lands Lov indeholder en Bestemmelse om, at der staaar samme Klokket for de forskjellige Lande, og han vil og maa hurtigt lære at kende den Forskel, der er mellem Danmark, Norge og Sverige.

Jeg kommer nu til det første Vædringsforslag, jeg har tilladt mig at stille, nemlig til § 1. Det forholder sig naturligvis rigtigt, som den ærede Ordfører udtalte, at § 1 blev stillet op enstemmig af Udvalget til 2den Behandling, og at den ligeledes gik enstemmig igjennem her i Salen, og naar jeg nu har stillet dette Vædringsforslag alene, skulder jeg selvfølgelig en Forklaring herfor. Mit Hovedforsvar er det, at vi i Løbet af et Par Maaneder have faaet en stor Række vigtige Love vedrørende Søværnet at sætte os ind i, danne os en bestemt Anskuelse om, og at gjøre færdige. Jeg behøver ikke at nævne dem; det er et meget stort Antal. Alene en Lov som Soloven behøver jo $\frac{1}{2}$ eller et helt Aar for, at man grundig kan sætte sig ind i den, men naar der saa kommer en hel Mængde andre Love i samme Retning, er det virkelig ikke underligt, at man paa enkelte Punkter kan blive vakkende og i hvert Fald ikke saa den fornødne Tid til at staffe sig de nødvendige Oplysninger. Og naar dertil kommer, om jeg saa tør sige, en vis nationaløkonomisk Tilbøjelighed til at tage de fremmede Penge, naar det kan gøres uden Skade, kan det vel nok forstås, at jeg kan have været tilbøjelig til at gaa ind paa dette Vædringsforslag, da det fremkom, og da den ærede Ordfører forsitrede os om, at ifølge Meddelelser fra Udenrigsministeriet eksisterede der en folkeretlig Regel i saa Henseende, og at der ingen Fare var derved. Jeg havde mine Betænklichkeiten, saaledes som den ærede Ordfører ogsaa sagde, at han havde, men lige over for den Forsikring mente jeg ikke at være tilstrækkelig sikker i disse Betænklichkeiten til at kunne modsætte mig Vædringsforslaget. Senere er jeg ganske vist bleven fuldstændig overtydet om, at det er et uheldigt Forslag, man da fremkom med, og det forekommer mig, at den ærede Ordførers Udtalelser egentlig lode skimte, at han fremdeles selv

nærede de Betænklichkeiten, han havde medlem 1ste og 2den Behandling. Det er jo heller ikke mærkeligt, thi den ærede Ordfører, som jo har siddet i Sølovskommissionen, har Gang efter Gang været med til netop at indstille det samme, som jeg nu foreslaar, nemlig rent Certifikat, at fremmede ikke maatte eje Dele i dansk Skib uden i Form af Aktieselskab, og dette er blevet lyst i Kuld og Røn af hele Kommissionen, af Regeringen og af Landstinget, saa det kan jo dog umulig være en Bestemmelse, der saaledes, uden at man egentlig har tænkt over det, er kommen ind i Loven. Det er desuden gammel dansk Ret, det har vist eksisteret, saa længe der har eksisteret et dansk Land, for man kan jo ikke godt tænke, at man i ældre Tid, hvor man ganske anderledes affluttede sig, skulde have indrømmet fremmede Underjaatter Ret til at eje Part i danske Skibe. Jeg tror derfor at maatte sige, at Udvalget ikke har haft fornøden Tid til at sætte sig tilstrækkelig grundig ind i dette vigtige Spørgsmaal og derfor har ladet sig forlede til at komme med Forslaa, som strengt taget ikke kunne staa deres Prøve, i det mindste ikke efter min Overbevisning, og det lod Folketinget sig naturligvis saa influere af. Det er altsaa den gamle danske Ret, vi ville gaa hen og forandre. Og naar man siger, at der har vist sig Trang til at faa fremmede Penge ind i den danske Skibsfart til at faa bygget danske Skibe for, vil jeg ganske kortelig minde om, hvorledes den danske Handelsflaade er gaaet frem i de sidste 24 Aar, fra 1867 til Slutningen af 1891. Jeg skal ikke komme med mange Tal. Omsættes en Dampton til at være lige med tre Sejltons — det er den sædvanlige Maade, man stiller Forholdet paa — kommer man til det Resultat, at i 1867 havde vi 194,000 Sejltons, og nu have vi 525,000 Sejltons, altsaa en saa betydelig Forøgelse, at der ikke synes at kunne have været nogen Pengeknaphed til Stede i saa Henseende. Udtalelserne ved Behandlingen af Registreringsloven i 1866 eller 1867 gik alle paa en ganske enkelt nær ud paa, at det aldeles ikke kunde gaa an at forandre den gamle Regel med Hensyn til rent Certifikat. Ordføreren, Orla Lehmann, fremkom med de stærkeste Udtalelser om, at der vilde opstaa den største Fare i Krigstid, hvis man forandrede denne Bestemmelse, og den eneste Røst, der ganske spagfærdig havde hævet sig, et Medlem, der hed Sonne, blev fuldstændig overstemt i saa Henseende. Man var den Gang aldeles ikke i Tvivl om, at det var en overordentlig stor Fare, man indlod sig paa, hvis man indrømmede fremmede Ret til at have Part i danske Skibe. Ud-