

lønnende Erhverv. Dette vises bl. a. i den Tabel, der fulgte med Kommissionsudkastet, og hvoraf det fremgik, at efter Gennemsnittet af 15 Aar er Udbyttet af de Kapitaler, som er anbragte i danske Skibe, ikke mere end $4\frac{8}{10}$ pCt., hvilket efter mit Skøn ikke er noget særlig tiltalende Udbytte for en saa risikabel Forretning, som Skibsfarten dog maa siges at være. Og selv om der nu maaske vil gaa nogle Aar, efter at denne ulykkelige Krig er endt, med rentable Forhold for Skibsfarten, saa maa vi dog vel alligevel ikke heller lægge dette til Grund, men regne med, hvorledes Søfartsforholdene har været i den sidste Menneskealder her i Landet, og derefter tage vore Bestemmelser. Det er jo ganske naturligt, at mange af dem, der har taget en Eksamen, ikke viger saa stærkt tilbage for at kræve Skærpselser, som kommer til at ramme de efterfølgende, som skal tage Eksaminerne. Men saadanne Skærpselser ud over det fornødne for at holde den danske Navigatorstand paa Højde med andre Landes kan hindre Tilgangen af Navigationselever og derved blive til Gene for den danske Skibsfarts Fremgang. Derfor gik ogsaa i Fjor heroppe i Lands tinget i alt Fald for manges Vedkommende Bestræbelserne ud paa at formindske de eventuelle nye Krav saa meget som muligt, saaledes at de nærmest kun blev en Regulering af de tidligere Bestemmelser; og saa vidt jeg kan skønne, har den samme Tilbøjelighed været gældende nede i det andet høje Ting. Derfor skulde jeg ogsaa nu tro ligesom det ærede Medlem, at vi stærkt nærmer os det Tidspunkt, hvor de to foreliggende Lovforslag kunde vinde enstemmig Vedtagelse i Rigsdagen og saaledes blive færdige fra Lovgivningsmagtens Side.

Jeg maa maaske først blot med et Par Ord berøre Sønæringslovforslaget, som vi har faaet herop uden væsentlige Ændringer. Som det ærede Medlem udtalte, er de Forandringer, der er foretagne med Hensyn til Tonnage og Hestekraft, samt Fartsbetingelserne for Erhvervelse af de lavere Sønæringsbeviser Lempelser, som jeg mener, vi heroppe gerne tiltræder, og som jeg for mit Vedkommende betragter som Fordele baade for Øfarten og for Sømandsstanden i dens Helhed. Men jeg beklager meget, at et Forslag, som blev stillet nede i Folketinget af et Mindretal, ikke blev vedtaget; det gik ud paa, at i Stedet for, at en Styrmand kun skulde være berettiget til at være Fører af Damp- og Motorskibe paa indtil 200 Tons i indskrænket Fart,

det vil sige Fart indenfor Linien Lindesnæs—Texel og alt, hvad der ligger Øst derfor, saa skulde han — det gik Ændringsforslaget ud paa — være berettiget til at føre Damp- og Motorskibe uden Tonnagebegrænsning, men saa kun i udvidet Kystfart, det vil sige Øst for Linien Lindesnæs—Texel og saa ikke østligere end en Linie Kalmar—Rügenwalde. Dette Ændringsforslag blev ikke vedtaget i Folketinget, men jeg vilde tro, at det var overordentlig ønskeligt, om man kunde naa at faa det gennemført; og dersom vi paa de andre Punkter kan komme overens med det høje Folketing, skulde jeg heller ikke nære Tvivl om, at vi ogsaa paa dette Punkt maatte kunne naa til en Forstaaelse med det høje Folketing.

Maa jeg, idet jeg taler om Sønæringen, tillade mig at berøre et Spørgsmaal, som er af Betydning for Sønæringen her i Danmark og er blevet af indgribende Betydning, nemlig Indenrigsministeriets Cirkulære af 6. d. M., hvor Indenrigsministeriet i Henhold til Lov af 7. August f. A., hvorved det bemyndiges til at træffe Foranstaltninger til Regulering af Priserne paa Levnedsmidler og Varer, er gaaet til Forbud mod under nogen Form at afhænde Skibe, der er optagne i det danske Skibsregister. Saa vidt jeg kan se, er der her taget Sigte paa Salget af visse Skibe, der er optagne i Skibsregisteret, vel egentlig nærmest de gamle Dampskibe. Jeg tror nu ikke, at den Omstændighed, at der sejler en noget større eller mindre Tonnage under dansk Flag, har nogen som helst Indflydelse paa Varepriserne her i Danmark, thi Skibsfarten er jo ganske international, og vi ser daglig Skibe af mange forskellige Nationaliteter sejle ind baade paa Københavns Red og i Købstædernes Havne og tilføre os Varer. Jeg tror ikke, at det netop er en Betingelse, at Skibene sejler under dansk Flag, for at vi kan faa vore Levnedsmidler tilført for en eller anden bestemt Pris. Der er jo gjort Forsøg paa at komme til en Fiksering af Fragterne, men det er ganske strandet, og det er vist ogsaa ganske umuligt i en Forretning, som er saa verdensomspændende som Skibsfarten, at foreskrive noget i den Retning. Men naar der nu er en Del gamle Dampskibe herhjemme, som under de nuværende Konjunkturer kan realiseres til gode Priser, er det saa rigtigt at hindre Salget af dette gamle Jern, om jeg saa maa sige, naar denne Transaktion skaffer betydelig større Kapital ind til Landet, end der under normale Forhold kunde skaffes, og sætter vore Skibsrederier i Stand