

at efter som det ældes, bliver det mere og mere nødvendigt at indøve sig i Resignationens Dyd, og her er man oven i Købet faktisk og praktisk stillet overfor en ren Nødvendighed. Et gammelt Ord siger, at det er godt at gøre en Dyd af Nødvendigheden, og den Dyd, som her skal gøres af Nødvendigheden, er netop i stort Omfang fra Rigsdagens Side Resignationens.

Birch: Som det vil fremgaa af Udvalgets Betænkning, har en Del af Udvalget næret stærke Ønsker om, at ogsaa Varer, der forsendes med neutrale Magters Skibe, indenfor visse Grænser skulde kunne omfattes af Forsikringen. Da jeg tilhører den Del af Udvalget, vil jeg gerne her gøre Rede for Grundene til min Opfattelse. Det ligger i Sagens Natur, at den Omstændighed, at Forsikringen indskrænkes til danske Skibe, let kan medføre, at disse faar en Fortrinsstilling paa Fragtmarkedet og kan betinge sig en højere Fragt. Det er allerede fremdraget af en tidligere Taler. Det er dog ikke dette Forhold, der har været det afgørende for mig. Jeg under gerne den danske Skibsfart gode Vilkaar og fortrøster mig til, at den ikke vil misbruge Stillingen, samt til, at Bestyrelsen vil vide at imødegaa det, hvis saadanne Misbrug alligevel skulde finde Sted.

Min Frygt ligger paa et helt andet Omraade. Jeg tror nemlig ikke, at dansk Skibsfart er i Stand til at imødekomme de Krav, der stilles fra den danske Import og Eksport. Og jeg bygger denne Frygt baade paa Statistikken og paa den daglige Erfaring. Hvad Statistikken angaar, skal jeg henvise til Statistisk Aarvog 1913, Side 81. Af Sejlskibe, der fra fremmede Havne er indgaaet til danske Havne, har i 1912 6,345 været danske Skibe, men alene af svenske Skibe er der i samme Tidsrum indgaaet mere end 5,000, og tager vi Tonnagen, er den svenske Tonnage næsten en Trediedel større end de paagældende danske Skibes Tonnage. Af danske Dampskibe er der i 1912 indgaaet godt 13,000, medens der alene af svenske er indgaaet godt 4,200, og i den danske Tonnage paa dette Omraade er medregnet de store Skibe, der ejes af Østasiatisk Kompagni, Det forenede Dampskibsselskab og flere andre Selskaber, Skibe, der er beskæftigede i ganske bestemte Farter. Og ser man derfor alene hen til den Del af de indgaaede Skibe, der gaar i den saakaldte Trampfart, det vil sige til de Skibe, der ikke gaar i faste Ruter, men i, hvad jeg vilde kalde løs,

ikke regelbunden Trafik, saa spiller den svenske Skibsfart ogsaa her en ganske overordentlig stor Rolle. Jeg skal slet ikke komme ind paa andre Nationers Skibe, jeg har blot eksempelvis villet pege paa de svenske Skibe. Og hvis man betragter Sagen ud fra den daglige Erfaring, saa er Forholdet særlig i Provinserne med de smaa Havne og det mindre Forbrug det, at en Vareejer, der skal have Varer hjem ad Søvejen, allerede under normale Forhold med hele Fragtmarkedet aabent kunde komme til i visse Tilfælde at vente ikke blot i Uger, men i Maaneder for at finde et Skib, der passer netop til hans Formaal. Og det er let forstaaeligt. Efter de forskellige Havnes Indretning, efter Bolyværkernes Længde, Havnenes Dybde, efter det Forbrug, der ligger bag ved den vedkommende Havn, og endelig efter Arten af de Varer, der ønskes forsendt, maa der stilles forskellige Krav til Skibenes Størrelse og Indretning, deres Drægtighed, Længde, Dybtgaaende, deres Indretning med Hensyn til Losseapparater, Lugernes Størrelse o. s. v. For at forklare, hvad jeg mener, skal jeg anføre et bestemt Eksempel. En Vareejer skal have 300 Tons lang Træløst ført fra Udlandet til Thisted Havn. Han skal dertil bruge et Skib, der rummer ca. 300 Tons, det kan ikke hjælpe, man møder med et paa ca. 600, det bliver alt for dyrt. Han skal have et Skib, der enten har Bovporte, ad hvilke Træet kan føres ind og ud, eller ogsaa saa store Luger, at de lange Længder kan gaa derved. Og der skal ogsaa være Lastrum, der kan tage disse Længder. Endelig skal han have et Skib, der tilfældig er disponibelt nogenlunde i Nærheden af den paagældende Havn. Og saadan kunde der nævnes mange Eksempler paa, hvor mange Forhold der skal imødekommes, for at et Skib netop skal kunne passe til det bestemte Formaal. Resultatet heraf er, at naar en Befragter søger et Skib, kan han, selv om hele Verdensfragtmarkedet er ham aabent, have umaadelig vanskeligt ved at finde et egnet Fartøj, og det behøver neppe nærmere Paa-visning, at det, naar hans Udvalg indskrænkes alene til danske Skibe, vil blive ikke blot vanskeligere, men i mange Tilfælde umuligt for ham. Hvis vi altsaa vedtog Lovforslaget, saaledes at der ikke var en Ventil, der gjorde det muligt ogsaa at drage Varer, der forsendes med neutrale Magters Skibe, ind under Loven, saa vilde Sagen stille sig saaledes for Befragteren, at enten vil Befragtingen mange Gange blive umulig, eller ogsaa