telsen af Lovforslaget var Udsigt til, at vi yderligere vilde komme til at betale en klækkelig Afgift, afbrød vi straks Underhandlingerne.

II. Nybygningerne for den danske Handelsflaade maa nødvendigvis standses; Priserne er allerede saa høje, at mange betænker sig paa at bestille Skibe, men kommer hertil den sikre Bevidsthed om det daarlige Udbytte, naar Skibet først er færdigt, saa er der ingen Tvivl om, hvad Vej Vægtskaalen vil gaa.

III. Værdien af den danske Tonnage i Almindelighed falder naturligvis ved Gennemførelsen af et Forslag som det foreliggende for alle Skibe, som ikke kan sælges. Rederier, som tænker sig Muligheden af at afhænde ældre Tonnage, for hvilken Dispensation gives, vilde komme i en stor Fristelse til at sælge, og det samme gælder Rederier, som har endnu ikke registreret Tonnage til Disposition for Salg. Jeg vil lige her omtale, at naar Handelsministeren har nævnt, at Dansk-Fransk Dampskibsselskab har solgt en Nybygning ikke paa Grund af Lovforslaget, men fordi Selskabet kunde tjene ½ Million Kroner ved Salget, saa er Forholdet jo virkelig det, at dette Salg viser, at denne Nybygning netop paa Grund af Skibsfartens gunstigere Stilling i Norge er saa meget mere værd der end heri Landet.

IV. Og en Lovordning med specielle Skatter for forskellige Farter vilde, forekommer det os, med Rette give Rederne det Indtryk, at de nu er mere frit stillede til at vælge den Fart, der betaler sig bedst. I denne Forbindelse maa det nævnes, at mange Skibe, som nu sejler f. Eks. mellem Middelhavet og Danmark, absolut vilde faa en bedre Fortjeneste ved at indskrænke sig til Fart mellem Middelhavet og Storbritannien, hvorved de undgaar den lange og farefulde Sejlads mellem England og Danmark og da navnlig Inspektionsopholdene i førstnævnte Land. Selv altsaa, naar Hensyn tages til den større Afgift, der vilde ramme dem.

Resultatet af disse Betragtninger *er*, at det kan bestemt paavises, at Indførelsen af Lovbestemmelser som de paatænkte i betydelig Grad vilde *modvirke* Ønsket om at bringe mere *Tonnage* til Disposition for den danske Import.

Der er herimod allerede gjort gældende under Forhandlingerne, i hvert Fald fra en bestemt Side, at det gjorde ikke noget; var Afgiften ikke høj nok, saa maatte man gøre den større, indtil Rederne blev tvunget til at makke Ret. Men her tror jeg, at man kommer til et meget væsentligt Punkt, hvis Virkninger, skønt de ganske vist er nævnte under Forhandlingerne, ikke er fuldt forstaaede. Jeg sigter her til Forholdet til England.

Sagen er jo den, at Regeringen med Hensyn til Erhvervene har ført en vistnok meget klog, men ogsaa ganske passiv Udenrigspolitik. Man har henvist Erhvervene til at klare sig selv, og i Øjeblikket ligger Sagen saaledes, at saa godt som alle danske Rederier, der beskæftiges i Fart udenfor Danmark, tvungne af Omstændighederne har maattet indgaa Overenskomster med den engelske Regering, hvorved de forpligter sig til, for overhovedet at kunne faa de nødvendige Bunkerkul, i større eller mindre Udstrækning ogsaa at tjene britiske Interesser.

Den engelske Regering har ved sin Bunkerkul-Forordning haft to Formaal, nemlig for det første at lægge yderligere Hindringer i Vejen for al Eksport og Import til dets Fjender og for det andet, det ikke mindre Hensyn, at bøde paa manglende Tonnage for sig selv.

Jeg føler mig ikke overbevist om, at en Lov som denne med en betydelig Fragtafgift, netop i den Fart, hvor Englænderne har deres Interesser, vil blive forbigaaet i Tavshed fra engelsk Side; thi man kan jo vende det, som man vil, Sandheden kan ikke skjules: de Penge, som denne Fart skal betale i den danske Statskasse eller til danske Erhverv, tages direkte fra engelske eller deres allieredes Forbrugere. Skibsfarten skal opretholdes, og England vil ikke berøves den Tonnage, det har gjort Regning paa. Og de, der har fulgt Udviklingen af dette Spørgsmaal i England, vil ogsaa vide, at der til Grund for det ligger et Ræsonnement, hvis Sundhed er vanskelig at bestride.

England siger: Kullene er vore, I kan faa dem som sædvanlig, naar I ogsaa som sædvanlig vil anvende en *passende Del af Tonnagen til Fart paa vort Land.*

Jeg ønsker ikke at stille Skræmmebilleder op, og maaske vil en Afgift som den paatænkte ikke føre til Modtræk fra engelsk Side, men jeg føler mig overbevist om, at gaar man videre paa den Bane, saa vil der meget hurtigt komme et Øjeblik, hvor England nedlægger Protest med den kraftige Baggrund, som Nægtelse af Kul nu een Gang er.

Noget saadant bør selvfølgelig undgaas, thi Konsekvenserne af et saadant Skridt vilde være, at vi nødsagedes til at give efter, hvad der paa en ubehagelig Maade vilde lægge