

et juridisk, for Resten ogsaa delvis et internationalt Spørgsmaal, og jeg vil ikke tage bestemt Stilling dertil. Men jeg vil gerne høre den højtærede Handelsministers Standpunkt dertil, idet man godt kunde tænke sig det Tilfælde, hvor en allerede indgaaet Kontrakt med Hensyn til en Nybygning, der er paabegyndt, vanskeligt vil kunne tilsidesættes ved, at denne Lov fører Skibet ind under dansk Registrering.

Da der af alle de Talere, der hidtil har haft Ordet, er udtalt Forventning om et Udvalg, skal jeg sige, at fra vor Side skal der heller ikke være noget i Vejen for en kort Udvalgsbehandling maaske med Formaal uforandret Vedtagelse, men maaske for gennem Formuleringsændringer blot at gøre det klart, at denne Lov kun har til Hensigt at have Haand i Hanke med Tonnagen, men ikke at være en Forbudslov, for gennem saadanne Forandringer at gøre den smagelig — vi kan i alle Tilfælde sige smageligere — ogsaa for dem, hvis Interesse her bliver underkastet Indskrænkninger.

**Foss:** Det ærede Medlem fra Horsens (Hans Nielsen) udtalte, at man støttet til Statistikkens Data kunde gøre Regning paa, at Danmark ogsaa efter Krigen vilde have Skibe nok til sin Raadighed til at tilføre Landets Erhverv de Raamaterialier, de behøver for atter at blomstre. Jeg tror, at dette er en betydelig Overvurdering af Situationen. Jeg tror tværtimod, at Tallene, naar de prøves, med Tydelighed vil godtgøre, at dette ikke er Tilfældet. Vi har indtil Dato mistet omtrent 40 pCt. af den Tonnage, som i denne Sammenhæng kommer i Betragtning. Vi har mistet 131 Skibe med en samlet Dødvægttonnage af over 300,000 Tons, og naar vi regner de Skibe, der overhovedet kommer i Betragtning ved Landets Tilførsler, altsaa sætter Grænsen ved omtrent 500 Tons Dødvægt, har vi af Damp- og Motorskibe til Raadighed i dette Øjeblik 864,000 Tons Dødvægt, hvoraf en Del er beslaglagt i den indenrigske Fart og derfor ikke faar Betydning for vore Tilførsler. De Tal, som det ærede Medlem fra Horsens lagde til Grund for sit Bevis for, at vi var saa overordentlig gunstigt stillede med Hensyn til Tonnage, var derfor misvisende, og man maa ikke glemme, at medens Lande, der har ringe Kyststrækning i Forhold til Landets Størrelse, bruger Jernbanerne som Transportmiddel i det indre, er vi i stor Udstrækning henviste til at

bruge Skibe til den indre Transport, og det tæller med i en saadan Statistik uden at betyde noget for Landets Skibsfartsforbindelse med Omverdenen. Det er klart, at naar Færgerne daglig løber mellem Nyborg og Korsør mange Ture, og hver Gang med deres hele Tonnage tælles med i Skibsfartstrafikken, bliver det i Aarets Løb til meget store Tal, og det betyder intet som helst for vor Forbindelse med Omverdenen.

Man maa derfor sige, at den Baggrund, paa hvilken dette Lovforslag er fremsat, netop er en saadan, at det er forstaaeligt, at man søger efter Midler til at møde Vanskelighederne. Man maa erkende, at den Situation, i hvilken vi befinder os, er ikke alene abnorm, men truende. Og dette ligger ikke alene i, at Flaaden stadig er udsat for Formindskelse og ikke for Tiden er i Stand til at faa nogen nævneværdig Tilgang, men ogsaa deri, at de Skibe, der er Tale om her, er i overvejende Omfang Dampskibe, i langt mindre Omfang Motorskibe, og at de store Sejlskibe, som kommer i Betragtning, kun i ringe Grad formaar at medvirke til Opgavens Løsning, fordi de ikke er tilstrækkelig mange. Det gælder baade for Damp- og Motorskibene, at deres Bevægelser er afhængige af, at de faar Kul og Olie, og da vi ikke har nogen af Delene selv, men maa henvende os derom til de krigsførende Magter, er den Mulighed til Stede, at disse kan foreskrive Skibene Betingelser for Modtagelsen af Bunkerkul eller Olie til Driftsmiddel, og det er det, der sker. Naar vi kommer udenfor Skagen, er vor hele Skibsfart afhængig af, at krigsførende Magter, Ententemagterne og de Forenede Stater, godvillig vil overlade Skibene de fornødne Brændselstoffer til Farten. Det er ikke stridende mod Folkeretten og heller ikke i og for sig til at undre sig over, at man benytter dette Middel til at foreskrive Betingelser. Men det vil i Virkeligheden sige, at allerede nu er vor Handelsflaades Bevægelighed, saa snart det drejer sig om dens Sejlsads i Danmarks egen Interesse, i højeste Grad begrænset. Resultatet heraf er, at det faktisk kun er en mindre Del af vor Handelsflaade, som staar til fri Raadighed for vore Tilførsler. Nu maa det ganske vist erkendes, at naar disse er standset i saa uhyre Omfang, som Tilfældet er, gør dette Forhold sig ikke i den Grad gældende, som det ellers vilde have været Tilfældet, men det kan allerede nu siges, at vi end ikke har tilstrækkelig Tonnage til Raadighed til de nød-