

[Formanden.]

ken bestemmelse efter handelsministerens udtalelse har været forelagt finansministeriet, hvorefter dette har ændret skattemyndighedernes tidligere indstilling, at tvivlsomme fordringer først har måttet afskrives, når tabet var konstateret, spørges finansministeren, om skatteyderne allerede ved opgørelserne for 1953 må følge forskrifterne i det fremsatte lovforslag.

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om bogføring og forslag til lov om ændringer i konkursloven.

Valgt blev: *Brodthagen, Urban Hansen, Hjortnæs, Erhard Jakobsen, Kai Jensen, Hans Knudsen, Johs. E. Larsen, Lars M. Olsen, Heick, Alfred Bøgh, Foged, Thisted Knudsen, Øllgaard, Ninn-Hansen, Kristen Amby, Jørgen Jørgensen (Ullerup) og Rager.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om udlån til visse rederivirksomheder.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1587; fremsættelsen findes i tidenden sp. 2372).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Hans Rasmussen: I henhold til lov nr. 237 af 27. maj 1950 samt lov nr. 211 af 7. juni 1952 var der stillet beløb på ca. 18 mill. kr. til rådighed for udlån til rederier til bygning eller ombygning af mindre fragtbåde. Dette beløb er nu blevet opbrugt, og mit parti hilser derfor med glæde det forslag, som den højtærede handelsminister under 15. januar har fremsat i folketinget. Det er vor opfattelse, at de yderligere 5 mill. kr., som den højtærede minister foreslår stillet til rådighed for småskibsfarten, vil blive en kærkommen hjælp. De mindre fragtskibe er udsat for en ret hård konkurrence, ikke mindst fra nordtyske rederier, og dertil kommer den ind-

skrænkning, der har fundet sted i Østersøtrafikken.

Da vore mindre fragtskibe samtidig har en højere gennemsnitsalder end tilsvarende skibe i de fleste andre lande, er de rederier, som har disse skibe, ret vanskeligt stillet. Det er derfor påkrævet, at der gøres noget særligt for at støtte dette erhvervsområde; hvis disse rederier skal følge med i den udvikling, der foregår i transporten, må de mindre fragtbåde indrettes så hensigtsmæssigt som muligt. Det er ikke mindst vigtigt, at sejltiden kan nedsættes, og dette afhænger selvfølgelig af bådernes ydeevne.

Det skal bemærkes, at de mindre rederier ofte vil have vanskeligt ved at opnå lån til ombygninger eller nybygninger på det frie lånemarked. Det drejer sig oftest om mindre virksomheder uden større egenkapital, og det kan jo ikke nægtes, at der derved foreligger en vis risiko. Skal der derfor ske en udbygning på dette område, er det påkrævet, at der trædes hjælpende til fra statens side, og det er det, der vil ske, hvis det høje ting vedtager dette lovforslag.

Lovforslaget tager direkte sigte på at støtte de mindre rederivirksomheder, og det har samtidig et videre sigte. Som det også fremhæves i bemærkningerne til forslaget, vil støtten til de pågældende rederivirksomheder samtidig være af beskæftigelsesmæssig interesse for de mindre værfter og i særdeleshed for træskibsværfterne. Som det sikkert vil være det høje folketing bekendt, har beskæftigelsessituationen på træskibsværfterne i den senere tid ikke været særlig tilfredsstillende. I efteråret var skibstømrernes arbejdsløshedskasse således en af de kasser, der havde relativt størst ledighed. I september 1953 var skibstømrernes ledighedsprocent 9,3; det vil sige, at skibstømrernes arbejdsløshedskasse var den kasse, der havde den femtestørste ledighed. I dag, da vejret øver en væsentlig indflydelse på ledigheden på træskibsværfterne, er skibstømrernes arbejdsløshedsprocent 13.

Centralorganisationen af metalarbejdere har ved forskellige lejligheder haft anledning til overfor medlemmer af regeringens at fremhæve betydningen af, at der skaffes beskæftigelsesmuligheder for de mindre jernskibsværfter og for træskibsværfterne. Skibs-

[Hans Rasmussen.]

værftsindustrien har jo en central placering i hele vor erhvervsstruktur og er dermed faktisk en art nøgleindustri.

Jeg vil i denne forbindelse gerne fremhæve, at det er af betydning, at træskibsværfterne og de mindre jernskibsværfter ikke blot samler sig om at bygge skibe for danske rederier. Det er, som jeg har sagt, vigtigt at få udbygget vor småskibsflåde, men skal de pågældende værfter øge deres beskæftigelsesmæssige betydning væsentligt, må der også gøres en indsats for at skaffe ordrer udefra. Et af de vigtigste spørgsmål er vel her, at træskibsværfterne får skabt en hensigtsmæssig salgsorganisation. Jeg ved, at der indenfor organisationens område er overvejelser i den retning, og vi håber, at de må føre til et positivt resultat.

Det offentlige kan imidlertid også gøre en del for at fremme en eksport af denne karakter. Som bekendt arbejdes der med planer om en udbygning af eksportkreditordningen, og ved vore løbende forhandlinger med udlandet er der jo også mulighed for at få øget interessen for ordreplaceringer i Danmark. Det har således været af væsentlig betydning for træskibsværfterne, at Sovjetunionen havde placeret ordrer på sælfangerbåde. Selvom det ikke direkte vedrører dette lovforslag, vil jeg gerne benytte lejligheden til at henstille til den højtærede finansminister og den højtærede handelsminister, at problemerne om en særlig støtte til eksporten, herunder eksportkredit, snarest muligt finder deres løsning. Ligeledes vil jeg gerne henstille til den højtærede udenrigsminister og den højtærede handelsminister, at der gøres, hvad der kan gøres for at skaffe udenlandske ordrer til træskibsværfterne og iøvrigt også andre af vore værfter; bl. a. skulle der være muligheder for at få optaget yderligere ordrer fra Sovjetunionen, selvom vi er klar over, at det er et problem, som har nøje forbindelse med de modleverancer, som vi er i stand til at tage herfra.

Vedrørende det fremsatte lovforslag skal jeg blot henstille til den højtærede handelsminister at have opmærksomheden henvendt på — når nu lovforslaget forhåbentlig snart bliver vedtaget — at den administra-

tive gang ikke bliver for besværlig. Når det drejer sig om sådanne arbejder, har det som regel hastværk, for det er givet, at skal de mindre småskibsførere erhverve sig arbejde, må det være på de tidspunkter, hvor mulighederne herfor er tilstede. Derfor beder jeg den højtærede handelsminister give pålæg om, at indsendte sager får en hurtig og en sikker behandling.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne tilsige lovforslaget en let og hurtig gang gennem det høje folketing.

Niels Eriksen: Småskibsfarten er ude i meget hård konkurrence fra tyske og hollandske skibe; det fremgik klart på foreningen af småskibes generalforsamling forleden dag, hvor formanden aflagde beretning om dette erhvervs virksomhed. Der blev her fremdraget en hel del ting, som bevirker, at vi står dårligt i konkurrencen, bl. a. de bemandingsregler, vi har. Men skal danske skippere klare sig i denne konkurrence, bliver det i hvert fald nødvendigt, at der sker en modernisering af skibene. Det har vist sig, at de nybyggede skibe af nyere typer, der har en betydelig større lasteevne end de tilsvarende gamle, har givet en betydelig bedre driftsøkonomi og har klaret sig ganske pænt. Vi vil derfor gerne medvirke til, at der bliver givet yderligere støtte gennem lånemuligheder til de mindre rederivirksomheder, når nu de midler, der hidtil har været til rådighed, er opbrugt, og jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.

Vi finder også, at småskibsfarten, der har så rige traditioner, bør have en passende støtte i sine rationaliseringsbestrebelse. Men jeg kunne i denne forbindelse have lyst til at spørge den højtærede minister, hvorfor man herhjemme opretholder målregler, hvor forbedrede forhold for mandskabet o. s. v. bevirker, at danske skibe betaler forholdsvis mere i havnepenge end tilsvarende udenlandske. Det er et forhold, som i den daglige drift betyder meget for småskibene, og jeg synes, det er urimeligt, at i samme omfang, som man forbedrer forholdene for mandskabet, i samme omfang koster det mere i havnepenge; det kan ikke være rigtigt, og jeg vil gerne bede den højtærede minister om at svare på dette spørgsmål.

Halfdan Henriksen: Det foreliggende lovforslag er let overskueligt, men hvad der betyder væsentlig mere, er, at det åbenbart har været den højtærede handelsministers hensigt med fremsættelsen af dette lovforslag at søge at fremme et godt og forstandigt formål.

Den mindre skibsfart her i landet, i særlig grad det, man kalder småskibsfarten — hvorved jeg forstår den skibsfart, der ernærer sig i hovedsagen ved transport mellem danske havne indbyrdes — har ikke haft de samme muligheder som den større skibsfart for at skabe reserver i de for skibsfarten i al almindelighed gode år, og derfor er det nødvendigt og forståeligt, at man fra samfundets, det vil altså sige statens, side rækker denne del af skibsfarten en hjælpende hånd.

Det er rigtigt, som det også er sagt af det ærede medlem hr. Hans Rasmussen, at der gennem Marshallmidlerne er stillet et beløb på 18 mill. kr. til rådighed for den mindre skibsfart, men dette beløb er jo dels brugt, og dels er det disponeret, og det har vist sig ikke at være tilstrækkeligt. Nu ønsker man gennem det fremsatte lovforslag at stille et beløb på 5 mill. kr. til rådighed, fordelt over 3 år, som lån til en rente af 5 pct., altså en relativt god rente, en rente, der i hvert fald er højere end den rentesats, staten almindeligvis anvender til andre formål. Jeg er imidlertid overbevist om, at dette beløb ikke vil være tilstrækkeligt. Man får i vore dage ikke mange nye skibe og ikke mange ombygninger af ældre skibe for 5 mill. kr. Derfor tror jeg, det er nødvendigt, at det udvalg, som jeg regner med bliver nedsat, også beskæftiger sig med denne side af sagen og søger at nå frem til en forstandig løsning på hele dette forhold.

Den højtærede handelsminister sagde i sin fremsættelsestale, at det var nødvendigt at skabe en konkurrencedygtig småskibsfart, og det er så sandt, som det er sagt. Men man må jo ikke glemme, at småskibsfartens værste, hårdeste og stærkeste konkurrent i de danske farvande eller indenfor

landets grænser er staten gennem Danske Statsbaner. Det er et forhold, som adskillige gange har været nævnt, også fra det høje folketings talerstol; jeg skal ikke komme ind på enkeltheder, men det er i hvert fald et forhold, som det efter min opfattelse er nødvendigt at vi også beskæftiger os med under udvalgsbehandlingen.

Jeg er ganske enig med det ærede medlem hr. Hans Rasmussen i, at det vil være af den største betydning, hvis man gør, hvad der er muligt for at fortne eksporten af skibe her fra landet, idet der derigennem skabes beskæftigelse for de mindre skibsværfter; og også de større skibsværfter vil i løbet af kort tid formentlig stå uden de ordrer, som er baggrunden for beskæftigelsen. Men alle disse spørgsmål kan vi jo også drøfte i udvalget.

Jeg håber, at man af det, jeg her har sagt, vil forstå, at min gruppe ser med velvilje, med sympati og med forståelse på de tanker, der er nedfældet i det foreliggende lovforslag. Vi tilsiger medvirken til gennem udvalgsbehandlingen og ved hjælp af den højtærede handelsminister at søge at opnå det bedst mulige for den skibsfart, der i øjeblikket har meget vanskelige kår og meget vanskeligt kan klare dagen og vejen.

Johs. Christiansen: Jeg kan indledende sige, at jeg i alt væsentligt er enig i de betragtninger, den sidste ærede ordfører gjorde gældende om den hårde konkurrence, som udefra påføres en række af vore hjemlige erhvervsområder. Op gennem årene er der stillet krav til staten snart af den ene og snart af den anden art, krav, som det har været i samfundshelhedens interesse at imødekomme. Det er i belysning heraf, at vi også må se det foreliggende forslag. Der er næppe nogen i denne sal, der vil bestride, at vor mindre skibsfart løser en for landet særdeles nyttig opgave, det gælder i transportmæssig, men også i valutapolitisk henseende, og de udlån, der fra og med loven af 1950 har fundet sted dels til nybygning og dels til ombygning af ældre skibe, har

[Johs. Christiansen.]

efter alt foreliggende at dømme været til betydelig gavn for denne del af vor koffardiflåde.

Da det forslag, vi har til behandling her, bygger på de gældende regler for denne udlånsvirksomhed og iøvrigt er nærmere begrundet i bemærkningerne, skal jeg ikke komme meget ind på enkeltheder; det kan som allerede bemærket ske under udvalgsbehandlingen. Blot et par udtalelser af mere principiel karakter vil jeg gerne have lov til at fremsætte allerede her.

For det første vil jeg gerne sige, at konjunkturerne for disse fragtskibe vel ikke er så gunstige, som de har været på et tidligere tidspunkt. Man kan sige, at dette gælder også for visse andre erhverv, men der er i denne forbindelse navnlig een omstændighed, som må tages i betragtning. Jeg tænker her på de meget store midler, som Holland, men vel navnlig Vesttyskland, sætter ind i kampen for at erobre nye markeder på søtransportens område. Hvis jeg ikke husker fejl, har den vesttyske regering stillet ikke mindre end 170 mill. DM til rådighed for lignende formål, som forslaget her tager sigte på at fremme. Set i forhold til de 5 mill. kr., der her foreslås, er det jo et aldeles overvældende beløb.

Det giver mig iøvrigt anledning til at spørge den højtærede handelsminister, om der ikke mangler et ord i § 1, hvor der tales om 5 mill. kr. i 3 års perioden, om der ikke mangler ordet „årlig“? Det ville måske stå i et nok så rimeligt forhold til det, der her står på spil. Men det kan vi muligvis tale nærmere om i udvalget.

Af de oplysninger, der ledsager forslaget, vil man se, at de allerede udlånte midler fordeler sig med ca. 12 mill. kr. til nybygninger og knap 6 mill. kr. til ombygninger. Hvis man går ud fra det samme forholdstal i forbindelse med det udlånsbeløb, der nu er tale om, vil det altså sige, at der i 3 års perioden 1954—57 ville blive ca. 3½ mill. kr. til nybygninger.

For det beløb vil der, hvis man holder sig til den type, der bygges for tiden, de såkaldte Carolineskibe, kunne bygges ialt 7 nye skibe; og spændende over 3 år kan dette jo ikke siges at være nogen særlig stor udvidelse. På den anden side må man så naturligvis spørge, om behovet vil være

væsentlig større, når henses dels til konkurrencen, dels til de konjunkturer, som man tør påregne i tiden fremover. Dette har jeg ikke på stående fod forudsætninger for at kunne udtale mig om, men jeg beder om, at der i det udvalg, som jeg går ud fra vil blive nedsat, vil kunne gives oplysninger, der nærmere kan belyses også dette forhold.

Jeg skal ikke gøre flere bemærkninger, men kun på mit partis vegne anbefale, at lovforslaget får den velvilligst mulige behandling i tinget og i det udvalg, der skal nedsættes.

Oluf Pedersen: Da jeg i går overværede en forhandling, hvori deltog folk, som er repræsentanter for banker og sparekasser, hørte jeg, hvordan det stiller sig med hensyn til at få kredit her i landet. Så slog det ned i mig, at det måtte da være en fuldstændig misforståelse med det lovforslag, vi skulle have til behandling her i dag, fordi banker og sparekasser er klar til at give den fornødne kredit til erhvervslivet. Det blev endda sagt fra bankrepræsentanternes side, at når det var noget, man kunne se der var mening i, krævede man ikke engang sikkerhed for at gøre det, men man så samfundsmæssigt på det. Den vedkommende hævdede, at hvis regeringen siger: de ting ønsker vi fremmet — hvis nationalbanken siger: der ønsker vi at man sætter ind og giver kredit — så ville banker og sparekasser også tage hensyn til det. Når det ligger sådan, hvorfor skal så folketinget vedtage et forslag som dette?

Nu ved vi næsten alle — jeg kommer til at sige næsten alle — at der ikke bliver flere midler til kreditgivning, fordi staten pumper penge ud. Forudsat at det da ikke er meningen, at man vil ødelægge landets pengevæsen — og det går jeg ud fra ikke er meningen med regeringens politik, selvom jeg i en vis presse har set fortalt, at regeringen havde til hensigt at pumpe penge ud og ødelægge vort pengevæsen — men hvis det ikke er meningen, bliver der ikke flere penge til rådighed for kreditgivning her i landet, fordi staten stiller dem til rådighed, idet der så må ske en ganske tilsvarende indskrænkning i den private kreditgivning. Det er det, der sker ved statens optagelse af lån ved salg af obligationer, som man er

[Oluf Pedersen.]

mere end godt i gang med. Så kan man stille det næste spørgsmål: Er det da sådan, at staten, embedsmændene, er meget bedre til at afgøre, hvem der skal have kredit, og hvem ikke? Ved at høre de ærede ordførere, som har talt her, blev jeg nok klar over, at de andre partier tror, at staten bedst kan klare det, at embedsmændene bedst ved, hvad der tiltrænges.

Nu har man fået den idé, at der skal stilles disse 5 mill. kr. til rådighed for skibsfarten. Ganske vist er et beløb på 5 mill. kr. — som det også har været sagt her i dag — ikke noget stort beløb. Jeg har set, at vedkommende organisation, som har med dette at gøre, har sagt, at det burde dreje sig om 30 gange så stort et beløb, om 150 mill. kr., når der skulle være lidt mening i det. Jeg ved ikke, om det er rigtigt, men jeg kunne godt tænke mig, at den kredit, som disse små redere får hos banker og sparekasser, bliver forringet ved, at staten blander sig i det, som den gør her.

Jeg synes, det er forkert, at man lader staten gøre det; jeg synes, det er forkert, at man i det hele taget skal have staten til at finansiere dør og bestemme. Jeg tror, det går bedst, når det går sin naturlige gang.

Såvidt jeg forstod det ærede medlem hr. Halfdan Hendriksen, er han ligesom retsforbundet tilhænger af, at man sætter ind imod, at statsbanerne har adgang til at drive, hvad man vel kan kalde for smudskonkurrence; idet de i henhold til statsbaneloven har adgang til at nedsætte fragten i konkurrence væsentligt med småskibsfarten med 25 pct., og i fjor ønskede man endda at få det sat op til 33 pct. Retsforbundet foreslog i fjor, at det skulle bortfalde. Jeg erindrer om, at her har vi tilslutning fra det ærede medlem hr. Halfdan Hendriksen, så vi kan regne med, at der kommer et forslag fra udvalget, hvorved denne adgang for statsbanerne til at drive smudskonkurrence formindres eller helt fjernes.

Jeg er heller ikke blind for; at vi her er kommet ind på, om jeg så må sige, et nyt område. De tidligere lån af tilsvarende karakter har jo været givet af Marshallpenge, og man har givet som begrundelse, at det var penge, vi havde fået fra Amerika, og de skulle ud igen. Selvom man ikke var forpligtet til at øse dem ud, øste man dem

alligevel ud. Nu er Marshallpengene sluppet op, og så begynder man at sætte statsmidler ind, midler, som staten enten skal hente i form af skat eller ved udskrivning af statslån. Jeg er meget overrasket over, at regeringen synes at kunne få det igennem. Jeg havde ikke troet det, men det viste sig, at fra de partier, hvorfra vi havde ventet tilslutning til at gå imod en sådan pengeudpumpning, fik vi ikke en sådan tilslutning. Jeg tror, det havde været rart, om vi havde fået det. Jeg hørte nok i går, at den højtærede handelsminister erklærede, at det var opgaven for ministeren og folketinget at holde folk i ørerne, men jeg tror ærlig talt, det var bedre, hvis folketinget holdt ministeren i ørerne, det tror jeg var meget mere tiltrængt. Vi kunne derved hindre en udvidelse af kreditgivningen og en pengeudpumpning som den, der her er tale om. Jeg siger ikke dette af uvilje mod skibsfarten, men fordi jeg tror, at de private pengeinstitutter kan stille den kredit til rådighed, der er brug for, og kan klare det bedre end staten.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Jeg vil takke de ærede ordførere for den velvillige modtagelse af lovforslaget. Der var en enkelt undtagelse, men den er jo ikke ualmindelig.

Hvad angår det forstandige i at stille midler til rådighed for dette erhverv, vil jeg gerne fremhæve, at der foreligger et direkte ønske fra erhvervet, idet det ikke er helt så let for dette erhverv at få penge, som den sidste ærede ordfører synes at mene. Jeg noterede også med glæde, at det ærede medlem hr. Halfdan Hendriksen fremhævede, at det var et godt og forstandigt formål, det kan jeg fuldtud tilslutte mig.

Jeg har forstået, at der er ønske om at få sagen behandlet i et udvalg. Jeg vil kun bede om, at udvalgsbehandlingen ikke bliver for langvarig, idet vi, som omtalt i lovforslaget, har brugt de penge, der var til rådighed, og står overfor et ønske fra erhvervet om snarest at komme i gang med yderligere bygning af disse skibe.

Med hensyn til ønsket om, at administrationen ikke gøres for besværlig, vil jeg gerne sige, at vi skal gøre den så hurtig og effektiv som muligt, men dog således, at vi indhenter alle nødvendige oplysninger.

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

Angående spørgsmålet om, hvorvidt der er penge nok i dette forslag, vil jeg gerne sige, at jeg har drøftet lovforslaget med den højtærede finansminister, inden det blev fremsat her i tinget, og der er iøvrigt i øjeblikket planer med hensyn til at skaffe et fuldstændigt overblik over anlægsprogrammet for det kommende år. Man har i regeringens økonomiudvalg ikke ment at kunne gå længere end til de 5 mill. kr. — jeg må oplyse det ærede medlem hr. Johs. Christiansen om, at det ikke er en trykfejl, der skal stå 5 mill. kr. — for denne 3-årige periode, men såfremt det skulle lykkes udvalget at få sat dette beløb i vejret, tror jeg, at man indenfor småskibsfarten ville glæde sig derover.

Der blev om bemandingsreglerne sagt, at de giver udgifter. Ja, det giver udgifter at behandle de folk, der arbejder for en, på en sådan måde, at de får en passende levestandard, det erkender jeg, men det er vel et rimeligt krav fra de pågældende.

Så var der statsbanerne og smudskonkurrencen. Ordet „smuds“ synes jeg var ubehageligt i denne forbindelse. Man hører ofte fra denne talerstol ordet „konkurrence“, og så har det sådan en vis klang, man synes, det er godt med konkurrence. I dette tilfælde kalder man konkurrencen en „smudskonkurrence“. Såfremt der skulle være noget berettiget i denne betegnelse, kan vi måske vende tilbage til det i udvalget. Indtil videre synes jeg vi skulle sætte en parentes om ordet „smuds“.

Niels Eriksen: Jeg fik ikke noget svar fra den højtærede minister på det spørgsmål, jeg stillede. Jeg mener ligesom ministeren, at det er rimeligt, at de mennesker, der arbejder for en, skal have de bedst mulige forhold, men det er ikke det, det drejer sig om. Jeg spurgte, hvorfor man opretholder målereglerne og skal betale skat, havde jeg nær sagt, i form af høje havnepenge, fordi man indretter bedre mandskabslukafer. Det er det, jeg synes er urimeligt. Det er en af de ting, som bevirker, at det er vanskeligt for danske skibe at klare sig, og jeg vil meget henstille til ministeren, at disse måleregler bliver ændret, således at de ting, jeg her har omtalt, ikke bliver målt med.

Oluf Pedersen: Selvom ministeren synes, det er almindeligt, at ministeren ikke kan få tilslutning fra vor side, kan hun ikke søge trøst i det. Det var jo bedst, om det var sådan, at der kun blev gennemført lovforslag her i tinget, der fik retsforbundets blå stempel.

Når jeg siger „smudskonkurrence“, tænker jeg på den særlige konkurrence, som statsbanerne sætter ind overfor skibsfarten ved at nedsætte deres almindelige fragt og give rabat. Det kan statsbanerne sagtens gøre, når de har andre til at betale underskuddet. Jeg synes i hvert fald, man skal holde sin takst og ikke sætte den specielt ned med henblik på skibsfarten. Det er det, jeg synes er smudskonkurrence.

Halfdan Hendriksen: Da jeg er den, der har rejst spørgsmålet om konkurrencen mellem statsbanerne og småskibsfarten, vil jeg gerne i anledning af det ærede medlem hr. Oluf Pedersens udtalelser sige, at den konkurrence, der er tale om, efter min mening ikke kan karakteriseres med et ord som „smudskonkurrence“. Det er efter min mening urigtigt fra dette høje tings talerstol at bruge et sådant udtryk om en statsinstitution som Danske Statsbaner, og det har ikke noget med virkeligheden at gøre. Det er en form for konkurrence, som er godkendt fra mange sider, men også en form for konkurrence, som jeg mener man bør tage op til overvejelse under de forhandlinger, der skal finde sted i udvalget, og det er derfor, jeg har rejst spørgsmålet; men jeg vil i hvert fald sige, at jeg kan ikke acceptere et udtryk som „smudskonkurrence“ i den forbindelse.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Jeg vil gerne takke den sidste ærede ordfører for indlægget vedrørende „smuds“. Så tror jeg i og for sig, at den side af sagen er klaret.

Jeg kan lige nævne, at efter at jeg havde set, at man fra småskibsfartens side havde beklaget sig over denne form for konkurrence, har jeg talt med trafikministeren om spørgsmålet og foreslået, at vi fik en forhandling mellem ham, småskibsfarten, statsbanerne og mig om disse forhold, og jeg tænker, at vi der vil kunne nå til en fornuftig løsning af disse problemer.

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

Så var der spørgsmålet om, hvorvidt målereglerne kunne ændres. Jeg har den opfattelse, at det er meget svært at forandre en meter og et kilo og lignende, og det vil gøre det vanskeligere. Altså, når man engang har vedtaget, hvad en meter er, og engang har vedtaget disse måleregler, tror jeg, det er svært at lave om på dem uden at forandre noget grundlæggende, men vi kan måske se på det i udvalget. Jeg må erkende min uvidenhed med hensyn til, hvorledes man måler det, men når man taler om, at man skulle kunne lade være med at måle mandsskabslukaferne med, vil jeg på den anden side hævde, at det ville være uheldigt, hvis den, der tegnede skibet, glemte dem.

(Kort bemærkning).

Oluf Pedersen: Der var under krigen, i den tid, hvor vi ellers ikke regerede, nedsat et udvalg angående trafikforholdene, og i dette udvalg var også småskibsfartens repræsentanter tilkaldt, og jeg må sige, at efter den fremstilling, som småskibsfartens repræsentanter gav af den konkurrence, som statsbanerne drev, kunne den ikke karakteriseres på anden måde, end jeg har gjort det her.

Man har beklaget sig over det forhold, at statsbanerne på grund af konkurrencen med småskibsfarten har sat taksterne ned. Jeg har hørt her i tinget — og det skal vel nok passe — at det har været oplyst, at statsbanerne har sat taksterne til f. eks. en by som Assens så lavt på grund af konkurrencen med småskibsfarten, at det kunne betale sig at sende varer, der skulle til et sted på strækningen mod Assens, over Assens og retur til bestemmelsesstedet, idet det var billigere end at nøjes med at sende dem til bestemmelsesstedet. Hvis det ikke er „smuds konkurrence“, så ved jeg ikke, hvad det er.

(Kort bemærkning).

Niels Eriksen: Udgangspunktet er spørgsmålet om rationalisering af småskibsfarten og dens konkurrenceevne, og jeg vil derfor gerne i anledning af den højtærede ministers svar spørge, om det ikke er ministerens opfattelse, at det, når vi er enige om at skabe de bedst mulige forhold for

mandskabet, er forkert, at man så oprettholder forhold, som bevirker, at de skibsejere, som gør det, bliver yderligere beskattet, fordi vi har nogle gamle måleregler, der måler det hele med og ikke, som det skulle være efter min mening, alene måler lasteevnen. Jeg vil gerne spørge, om den højtærede minister ikke er enig med mig i dette synspunkt.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Til den sidste ærede ordfører vil jeg gerne sige, at jeg som sagt synes, det er noget vanskeligt ikke at måle det hele med, hvadenten det drejer sig om det ene eller det andet mål, men jeg er villig til at gå hjem og læse på målereglerne og se, om der skulle være noget, der kan gøres anderledes.

Vi er jo, forstår jeg, enige om een ting, og det er, at man skal fremme konkurrenceevnen, og kan vi gøre noget for det, synes jeg, vi skal gøre det, men jeg vil stille mig tvivlende overfor, at vi kan lave om på mål og vægt i den anledning.

Med hensyn til spørgsmålet om Assens ved jeg ikke, om det er statsbanerne, der går dertil, det er det måske, men om disse forskellige konkurrencemetoder vil jeg sige, at også når man konkurrerer indenfor det private erhvervsliv, er det vel på priserne, hvad skulle det ellers være på!

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Hans Rasmussen: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning
vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om uddannelse af lærere til folkeskolen.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1623; fremsættelsen findes i tidenden sp. 2459).

Lovforslaget sattes til forhandling.