

[Boligministeren.]

af lovforslaget, og jeg vil gerne give tilsagn om, at vi i det udvalg, som det ærede medlem hr. Heilesen har ønsket nedsat, ser på nogle enkeltheder i forslaget.

Til det ærede medlem hr. Heilesen vil jeg sige, at det ikke er kreditforeningerne, som er kommet til boligministeren med ønske om at få garantien ophævet. Forholdet er det omvendte. Det er regeringens bedømmelse af de pågældende kreditforeningers hele stilling, deres låneområder, deres reserver og de pågældende obligationers rente i forhold til andre obligationers rente, som har ført os til den slutning, at man ikke skal bevare en statsgaranti, som ikke er nødvendig. Det er derfor, vi foreslår den ophævet. Vi har så forhandlet med foreningerne om, hvordan vi, når den skulle ophæves, bedst og mest praktisk kunne gøre det under hensyn til foreningernes praksis, løbetid for obligationer, åbne og lukkede serier o. s. v.

I denne forbindelse spurgte det ærede medlem hr. Bladt, om det er rigtigt, at der fra kreditforeningerne skulle være kommet en henvendelse efter forhandlingernes afslutning om, at garantien først ophæves i 1963. Jeg kan herom sige, at der ikke i boligministeriet er modtaget henvendelser om dette spørgsmål efter forhandlingernes afslutning. Det er klart, at vi under forhandlingerne har diskuteret forskellige muligheder, og det er også klart, at foreningerne selv var interesseret i så lang en afviklingsperiode som vel muligt, men vi talte os frem til det resultat, som nu fremgår af lovforslaget. Det betyder i realiteten, at den pågældende garanti sådan set først udløber i løbet af 1963, så vi lige ligger dér, hvor det ærede medlem mente foreningernes ønsker lå. Men som sagt, der har ikke været rettet henvendelser efter forhandlingernes afslutning.

Med hensyn til lånegrænserne er jeg enig i den betragtning, at når husmandskreditforeningerne i relation til garanti og forpligtelse stilles lige med andre, og da værdierne i byggeriet har ændret sig, som tilfældet er, vil der være grund til at tage spørgsmålet op, og det har vi givet tilsagn om fra regeringens side. Vi vil behandle det i sammenhæng med hele det store pro-

blem, vi står over for i forbindelse med landbrugets realkredit. Spørgsmålet vil altså blive taget op, og vi vil komme til folketinget med et forslag.

Jeg skal igen takke for modtagelsen af det foreliggende lovforslag og sige, at jeg gerne vil give de nødvendige oplysninger i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Bladt:** Jeg foreslår, 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 skoleskibsafgift.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1107, fremsættelsen i tidenden sp. 423).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Peter Nielsen:** Under folketingets behandling sidste folketingsår af forslag til lov om skibes bemanding enedes man om at lade kravet om skoleskibssejladts for vordende navigatorer udgå, således at de danske bestemmelser blev som andre landes. Dette medførte, at der nu af uddannelsesmæssige grunde ikke er egentlig brug for skoleskibe, men folketingsudvalget betonedede i betænkningen, at man dette til trods alligevel gerne så skoleskibet bevaret af hensyn til den almindelige sømandsuddannelse. Hertil kommer vel også, at man fortsat gerne ser flaget vist i fremmede lande på så smuk en måde; det har betydet meget reklamemæssigt for dansk skibsfart. Man kan måske indvende, at når sejlskibsuddannelsen ikke mere er egentlig påkrævet, er det en temmelig dyr institution at opretholde. Sidste finansår kostede det over 900 000 kr., altså ca. 8 000-9 000 kr. pr. elev, for et sådant togt. Da skoleskibet „Danmark“ samtidig skulle un-

[Peter Nielsen.]

dergå en reparation til ca. 1 mill. kr., er det naturligt, at der har været svære økonomiske betænkeligheder ved at holdet det i fortsat drift.

Den nu foreslåede afgift, der er tiltrådt af Dansk Dampskibsrederiforening, betyder dog, at statens udgifter nedsættes betydeligt. Foruden reparationsudgifterne vil man vel kunne anslå udgifterne til 300 000 kr. årlig for statens vedkommende. Det er også muligt, at skoleskibet kan foretage f. eks. 3 togter i løbet af 2 år og udgifterne pr. elev derved kunne blive mindre.

Dansk Dampskibsrederiforening har gerne set skoleskibet i fortsat drift, og man er altså villig til at betale herfor ved den foreslåede klækkelige forhøjelse af afgiften. Det er skibe på over 300 brutto registertons af handelsflåden, der påtager sig denne afgift, idet tonnagegrænsen er hævet fra 100 til 300 tons for afgiftspligtige skibe. Det er af hensyn til rekrutteringen af navigatører i handelsflåden, at man påtager sig denne forpligtelse, selv om en mand nu kan blive styrmand uden at have været elev på et skoleskib. Måske vil det være mest naturligt at sætte afgiftsgrænsen dér, hvor navigatører er påkrævet i handelsflåden. Den nye bemandingslov sætter her grænsen ved 500 tons, idet sætteskipperne kan føre skibe under denne størrelse. Skal man imidlertid sætte grænsen ved 500 tons, vil det være nødvendigt for at få det samme provenu at hæve afgiftsbeløbet pr. ton. Det er imidlertid noget, vi kan overveje i udvalget.

Jeg skal i øvrigt anbefale lovforslaget.

**Søren Jensen:** Da skibsbemandslovsforslaget var til behandling i fjor, lagde vi fra venstres side vægt på, at skoleskibet „Danmark“ blev opretholdt som sejlen skoleskib. Det er derfor med tilfredshed, at vi har modtaget resultatet af de forhandlinger, der har været ført mellem regeringen og Dansk Dampskibsrederiforening, og at det selvfølgelig derfor også er med velvilje, at vi ser på det foreliggende lovforslag. Som det fremgik af forhandlingen, da bemandsloven var til behandling, er der jo folk, der mener, at sejskibenes tid er forbi, og det er den for så vidt også, men jeg har mærket mig, at flere forholdsvis nye

sejlfartsnationer, deriblandt Indien og Argentina — og de er jo i dag ved at have en betydelig skibsflåde — sværger til de gamle sejskibe og hævder, at de er nødvendige som skoleskibe.

Det fremgår også af lovforslaget, at Dansk Dampskibsrederiforening har lagt megen vægt på, at skoleskibet kunne fortsætte sine sejlads, og jeg synes ligesom det ærede medlem hr. Peter Nielsen, at det er et pænt bidrag man har givet tilsagn om at yde hertil.

Det ærede medlem hr. Peter Nielsen mente, at vi skulle se lidt nærmere på afgiftsgrænsen, og den vil jeg gerne være med til at overveje nærmere i udvalget; men jeg mener dog ikke, at vi helt kan se bort fra den overenskomst, der er indgået. Det kan vi imidlertid vende tilbage til.

Skoleskibet „Danmark“ har for mig at se været med til at give vort land et godt ry som sejlfartsnation og, som det så rigtigt før blev sagt, også gjort Danmarks navn kendt ude i den store verden. Det lyder godt, ja, hvad lyder faktisk bedre, end når en sømand fortæller, at han er stolt af sit skib? Og det tror jeg alle danske sømænd er, når de taler om skoleskibet, og ikke mindst skoleskibets gamle elever. Jeg tror, de betragter den tid under uddannelsen, som de har tilbragt på skoleskibet, som et meget vigtigt led i deres uddannelse, og det er min opfattelse, at skoleskibet har givet os mange dygtige søfolk af højeste karat. Dernæst tror jeg ikke, at vi kan få en bedre og billigere ambassadør end vort smukke skoleskib, og jeg tror, at det vil blive hilst med glæde af et stort flertal af folket, ikke mindst vore landsmænd ude i det fremmede, som har været glade og stolte over at møde skoleskibet med vort kønne flag, at det nu får lov til at sejle videre.

Jeg hilser for mit vedkommende med tilfredshed, at skoleskibet nu skal sejle på ny og ikke lægges op i Sønderborg havn som en museumsgenstand. Jeg kan derfor tilsige mit partis velvillige medvirken til en videre behandling af lovforslaget.

**Baagø:** Det var med stor tilfredshed, mit parti så fremkomsten af det foreliggende lovforslag. Der er ingen tvivl om, at store kredse af befolkningen glæder sig over, at

[Baagø.]

der nu synes at skulle blive mulighed for, at skoleskibet „Danmark“ kan fortsætte med den meget påskønnede og virkelig betydningsfulde uddannelse af unge danske sømænd.

Jeg glæder mig over, at den højtærede handelsminister har fremsat lovforslaget. Vi, der sad i det udvalg, som sidste år behandlede sønæringslovene, husker jo nok, hvorledes vi gang på gang måtte trække tov med den højtærede minister om spørgsmålet vedrørende bevarelsen af skoleskibet „Danmark“ som skoleskib. Ministeren var i lang tid inde på at lade skibet bugseres til Sønderborg, som det er nævnt, for at lægge det op i Allsund og dér benytte det som logi for den derværende sømandsskole, en ordning, som med de skiftende elevhold ville være blevet en dyr historie for staten, ikke alene i starten ved indretningen af skibet til dette formål, men også i det lange løb, når man tænker på den slitage og overløst, som skibet ville komme ud for fra de unge menneskers side, og når man gør sig klart, hvilken forringelse et sådant ældre fartøj ville blive udsat for år for år ved at være oplagt. Den højtærede handelsminister opererede samtidig med en sideløbende plan om at lade bygge et instrumentskib til mange millioner kroner, men fra vor side og i øvrigt fra flere sider holdt man stadig fast på, at skoleskibet „Danmark“ under en eller anden form måtte bevares som skoleskib.

Jeg synes, at der er al mulig grund til at takke Dansk Dampskibsrederiforening for den indsats, der fra rederiets side er gjort for at holde skoleskibet i gang, og også for de økonomiske forpligtelser, som rederierhvervet har tilbudt at påtage sig. Vi er glade for, at de stadigt gentagne krav om, at skoleskibet „Danmark“ kan fortsætte sin virksomhed, nu er imødekommet, og jeg kan derfor på mit partis vegne tilsige vor beredvillighed til at medvirke til lovforslagets gennemførelse efter behandling i et udvalg.

**Baunsgaard:** Selv om man i de søfartslove, vi vedtog sidste folketingsår, frafaldt kravet om den obligatoriske skoleskibsuddannelse, er det tydeligt for enhver, at der fra rederside fortsat lægges megen vægt på denne uddannelsesform. Derfor er det glædeligt, at der er opnået en aftale med gensidige forpligtelser mellem ministerium og rederier.

Jeg kan med glæde anbefale lovforslaget, og vi kan jo i et udvalg få lejlighed til at se på lovforslagets relation til søfartslovene; det bør dog være en meget hurtig udvalgsbehandling, således at loven som ønsket kan træde i kraft pr. 1. januar 1959.

Jeg kan tilsige mit partis støtte til en hurtig gennemførelse.

**Sandau:** Også retsforbundet kan tilsige støtte til det foreliggende lovforslag. Det er dog ikke med helt udelte glæde, vi går ind for det. Den omstændighed, at sejltid med skoleskib ikke mere er påkrævet for vordende navigatører, gør det noget vanskeligt at indse, hvorfor staten skal drive skoleskibet. Dette skal ikke opfattes således, at vi på nogen måde undervurderer de gode sider ved et skoleskib. Jeg har ladet mig fortælle, at rederierne er meget glade for den uddannelse, de unge mennesker får på skoleskibet, og jeg undervurderer heller ikke den store betydning, et omsejlene skoleskib har som en frisk repræsentant for vort land, og jeg ved, at også mange af vore landsmænd ude omkring i verden altid har glædet sig over det danske skoleskib, når det besøgte deres nye land. Når disse måske mere følelsesbetonede argumenter parres med den omstændighed, at rederne ønsker skibets fortsatte drift, hvilket de har bevist ved at tilbyde at betale en forøget afgift til formålet, er der virkelig noget, der taler for en fortsættelse.

Jeg kan imidlertid ikke undlade at bemærke, at jeg langt hellere så rollerne byttet om, således at det var rederne, der drev skoleskibet, eventuelt med nogen støtte fra statens side. Med den store

[Sandau.]

interesse, der har været lagt for dagen fra rederiernes side, ville det have været en langt bedre løsning. Jeg mener, at rederierne ville være i stand til at drive skibet billigere og sandsynligvis også bedre, foruden at det principielt var rigtigst. Af to onder vælger man jo det mindste: stats-tilskud til rederne i stedet for redertilskud til staten. Det ville have den uomtvistelige fordel, at man så vidste, hvor man var.

Jeg forstår dog, at der er stemning for, at staten skal beholde skoleskibet, og dersom den af mig skitserede mulighed ikke er til stede, vil også mit parti medvirke til lovforslagets fremme.

**Lynnerup-Nielsen:** Lovforslaget tager sigte på at fremskaffe de nødvendige midler til skoleskibet „Danmark“s fortsatte anvendelse som skoleskib. Jeg forstår, at der både er tale om udgifter til nødvendig ombygning af skibet og til selve driften. Man kan ikke sige andet, end at der ved de forhandlinger, som er ført mellem den højtærede handelsminister og Dansk Dampskibsrederiforening, er nået frem til en betydelig forhøjelse af de afgifter, der hidtil har været gældende. Alligevel vil staten nok komme til at udrede et beløb, men det er ikke oplyst i bemærkningerne til lovforslaget, ej heller i den højtærede handelsministers fremsættelse, hvor stort et beløb fra statens side der menes at ville medgå til at fortsætte driften af skoleskibet „Danmark“. Det er jo, som allerede nævnt, ikke længere obligatorisk, at sømændene skal have gennemgået uddannelse på skoleskib for at blive navigatører; den bestemmelse er nu udgået af loven. Lovforslaget har ikke det indhold, som jeg kunne ønske. Jeg indrømmer, at rederne får en klækkelig afgiftsforhøjelse, men det ville vel være naturligt, om man havde taget så meget, at rederne selv var kommet til at køre med skoleskibet. Jeg synes også godt, man kunne have forhandlet med mandskabsorganisationerne; det er jo dem, der må lægge mandskab til.

Der er her udtalt ønske om en kort udvalgsbehandling. Jeg vil derfor først ved anden behandling meddele mit partis stilling til lovforslaget.

**Handelsministeren (Philip):** Efter den omtale, dette lovforslag nu har fået, føler jeg, at jeg kan indskrænke mig til at bringe en tak for den gode modtagelse. Kun føler jeg trang til over for det ærede medlem hr. Baagø at gøre opmærksom på, at skoleskibet ikke kan erstatte og tjene det samme formål som det planlagte instrumentskib, således at man ikke må regne med, at man nu har løst spørgsmålet om instrument-skibet.

Bortset herfra vil jeg som sagt indskrænke mig til at bringe en tak.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Peter Nielsen:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om forlængelse af lov om valutaforhold m. v.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1055, fremsættelsen i tidenden sp. 436).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Chr. Christiansen:** Det foreliggende lovforslag drejer sig om en forlængelse af en gammel lovgivning, som dog sidste år undergik en gennemgribende revision, så den kom til at svare til de ændrede forhold i tiden og til de økonomiske krav, der må stilles til en sådan lov. Vi gav da også loven en anden titel, så at den nu hedder lov om valutaforhold m. v.

Den højtærede handelsminister foreslår nu uændret forlængelse af valutaloventil udgangen af 1959. Loven er udformet som en rammelov for administrationen af de økonomiske og valutariske foranstaltninger, der er påkrævet af hensyn til danske erhvervs økonomi. Gennem lovens bestemmelser går en afviklende linje over for re-