

11. møde.

Fredag den 30. oktober kl. 13.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler statsrevisor Jensen-Broby, at de af folketinget valgte statsrevisorer for statsregnskabet for finansåret 1958-59 har valgt Jensen-Broby til formand og Gustav Pedersen til næstformand.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring i lov om arbejdstageres opfindelser.

Valgt blev: *Lund Jensen, Francke, Carl P. Jensen, Kolbjørn, Th. Mikkelsen, K. Axel Nielsen, Peter Ravn, Helge Larsen, Sandau, Gideon, Søren Andersen, Vagn Bro, Heilesen, Conrad Kofoed, Adolph Sørensen, Hanne Budtz og Ninn-Hansen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om hemmelige patenter.

Valgt blev: *Victor Gram, Boye Hansen, Lund Jensen, Waldemar Laursen, Th. Mikkelsen, K. Axel Nielsen, Peter Ravn, Helge Larsen, Sandau, Gideon, Axel Kristensen, Ejner Kristensen, Mosbeck, Østergaard, Hanne Budtz, Ninn-Hansen og Carsten Raft.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i lov om sparekasser.

Valgt blev: *Holger Eriksen, Dupont, Andreas Hansen, Mørk, K. Axel Nielsen, Astrid Skjoldbo, Robert Sørensen, Axel Sørensen, Niels Andersen, Martin, N. Chr. Christensen, Justesen, Thorkil Kristensen, Lorentzen, Erna Sørensen, Bruun de Neergaard og Thestrup.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om Københavns Frihavn.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 161, fremsættelsen i tidenden sp. 42).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Lars M. Olsen: Vi fik den første frihavnslov herhjemme for små 70 år siden, og i denne var der involveret en koncession til Frihavns-Aktieselskabet på ca. 80 år.

Når vi i dag har et forslag om en ny frihavnslov til behandling, skyldes det, at Københavns havn i begyndelsen af 1950-erne havde erhvervet omkring 95 pct. af samtlige aktier i Frihavns-Aktieselskabet, hvis aktiekapital udgør 4 mill. kr. I en skrivelse af juni 1951 fra ministeriet for offentlige arbejder til Københavns havnevæsen om Københavns havns overtagelse af alle frihavnsaktier blev der af ministeriet, jævnt før den hidtidige koncession, givet Københavns havnevæsen tilladelse til tvangskøb af den del af frihavnsaktierne, som havnevæsenet på daværende tidspunkt ikke havde rådighed over. Det var en forudsætning, at der snarest herefter skulle udarbejdes en ny lov og en ny koncession, der stemte med de nye ejerforhold, ligesom den hidtil gældende koncession også i øvrigt i visse henseender var forældet.

Forslaget til lov om Københavns Frihavn og den dertil knyttede koncession, som vi altså behandler i dag, bygger i det væsentlige på de samme principper som den nu gældende lovgivning, der således stort set opretholdes.

[Lars M. Olsen.]

Den oprindelige frihavnslov fastslog, at frihavnsdriften skulle udføres af et særligt dannet aktieselskab, hvorimod der i den nye lov for så vidt ikke tages stilling til, hvem der skal udøve frihavnsdriften fremover, bortset fra at den første koncession skal gives til Københavns Frihavns-Aktieselskab.

I bilaget om forslag til koncession hedder det, at Frihavnsens område fastsættes af ministeriet for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeriet og Københavns havnebestyrelse. I modsætning til tidligere skal der ikke, såfremt frihavnsområdet udvides eller indskrænkes, ved en ny lovbestemmelse.

Selve frihavnsvirksomheden omfatter opførelse og drift af pakhuse m. v., herunder opstilling og drift af kraner og andet materiel m. v., og havnen har eneret bl. a. på udførelse af alt arbejde med hensyn til losning og lastning om bord eller i land. Dette sidste, altså losning og lastning, har ikke tidligere været fastlagt i loven, men da der har verseret retssag vedrørende Frihavnsens udøvelse af stevedorevirksomheden, har man nu ønsket at fæste dette eneretsforhold i selve frihavnsloven. I øvrigt er det i overensstemmelse med de rent faktiske forhold og den herskende praksis.

Det bestemmes endvidere, at så længe koncessionen varer, kan der ikke uden indehaverens samtykke gives andre koncession på udførelse af frihavnsvirksomhed inden for hovedstadskommunernes område. Den nye koncession gives i øvrigt for et tidsrum af 25 år ad gangen og løber automatisk videre, for så vidt ingen af parterne har opsagt den mindst 5 år før den udløber. Det kan under hensyn til Frihavnsens lejemål og investeringer måske siges, at denne koncessionsperiode burde være længere end det antal år, der er foreslået i lovforslaget, men det er formentlig et spørgsmål, der kan drøftes med den højtærede minister i det udvalg, som jeg ved forhandlingernes slutning agter at stille forslag om at få nedsat.

Endvidere er der fastsat særlige regler for Frihavnsens optagelse af lån og udlejning af arealer på længere åremål, ligesom der findes bestemmelser vedrørende ansættelse

af administrerende direktør, ændringer i selskabets vedtægter m. v.

Det foreslås, at fartøjs- og vareafgifter i Frihavnen skal opkræves efter de samme takstbestemmelser, der gælder for Københavns havn, og som i forvejen skal approberes af ministeren for offentlige arbejder.

I lovforslaget hedder det endvidere, at grunde og bygninger inden for Frihavnsens område, der tilhører Københavns havnevæsen, såvel som offentlige institutioners bygninger, er fritaget for skatter af enhver art. Endelig er der visse indrømmelser vedrørende stempelfritagelse m. v.

De tidligere egentlige toldmæssige bestemmelser er ikke medtaget i det foreliggende lovforslag, idet de nu findes optaget i den toldlov, som det høje ting beskæftigede sig med i januar-februar måned i år.

Det skulle måske bemærkes, at der nu er en bestemmelse om, at lejemål, der omfatter Frihavnsens pakhuse m. v., holdes uden for lejeloven af december 1958.

Som før nævnt kræves der til drift af Frihavnen en af ministeren for offentlige arbejder udfærdiget koncession. Forslaget til denne koncession er vedføjet selve lovforslaget som bilag. Forslaget til koncession er udformet under hensyn til de erfaringer, som er indvundet, siden den første koncession blev givet i 1892. Det fastslås bl. a., hvorledes Frihavnsens virksomhed udøves, bl. a. ved opførelse af bygninger og krandriften.

Vigtigt er det, at det i koncessionen hedder, at frihavnsområdet med hensyn til told og afgifter betragtes som udland. Der har mellem de implicerede parter, ministerium, Frihavnselskab og havnevæsen, været ført en række forhandlinger om netop denne formulering, idet tolddepartementet oprindeligt havde ment, at ordene „toldfrit sted“ burde anvendes. Imidlertid viste det sig, at der kunne opstå vanskeligheder, idet ordene „toldfrit sted“ visse steder i udlandet efter sigende ikke vurderes på samme måde, som vi vurderer ordet „udland“ i forbindelse med frihavnsområdet.

I forbindelse med Danmarks forestående tilslutning til de syvs frihandelsområde er det vel ikke sandsynligt, at denne formulering er dækkende, men det gælder formentlig også andre bestemmelser i lovforslaget, velsagtens også koncessionen. Overhovedet

[Lars M. Olsen.]

er der vel mangfoldige områder inden for lovgivningen, på hvilke der skal ske væsentlige ændringer i overensstemmelse med den nye status, når Danmark bliver deltager i et stort europæisk frihandelsområde.

Jeg kan med disse bemærkninger på mit partis vegne tilsige lovforslaget en velvillig behandling.

Axel Kristensen: Der vil næppe være anledning til at gennemgå lovforslagets bestemmelser som helhed her ved første behandling. Det er en given ting, at alle ønsker at opretholde en frihavn, og at der gives en koncession, og så kan vi i et udvalg se på enkelthederne.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige, at det fra mange sider hævdes, at Frihavnen har tabt sin betydning som frihavn, idet der kræves for megen kontrol; det er for vanskeligt at udnytte den som frihavn, og en masse varer, som ellers ville være gået til Københavns Frihavn, går nu til Göteborg eller Hamburg. Jeg ved meget vel, at dette i meget høj grad sorterer under toldloven, men når vi skal i lag med den nye toldlov, går jeg ud fra, at vi får travlt i det pågældende udvalg, og jeg vil derfor forbeholde mig, at vi nu i et udvalg nøje gennemgår hele Københavns Frihavns stilling, hvordan den virker, og hvorfor den ikke virker, som den skal, således at vi kan tage det spørgsmål op, om der gennem ændringer i Frihavns stilling kan skabes muligheder for, at den kan komme til at betyde mere, end den gør nu.

Weikop: I det fremsatte lovforslag er der tale om at give ministeren en bemyndigelse, og man kan vel også sige, at det er noget af en kontrollov. Som den ærede ordfører for socialdemokratiet har sagt, får ministeren en bemyndigelse til at udstede koncession, men alene til Københavns havnevæsen eller til et selskab, som havnevæsenet ejer. Den højtærede minister kan heller ikke give koncession på frihavnsdriften til nogen uden for hovedstadsområdet, medmindre Københavns Frihavn eller, som det faktisk er, Københavns havn, giver sit samtykke dertil.

Må jeg lige nævne, at jeg tror, det ville være hensigtsmæssigt, om den højtærede

minister fastslår, hvad der forstås ved hovedstadsområdet, så at der ikke senere kan opstå nogen tvivl herom. Man ved det vel nok i dag, men når der er gået nogle år, kan der måske rejses nogen tvivl om dette spørgsmål, og denne tvivl skulle gerne fjernes.

Man kan vistnok sige, at ministerens bemyndigelse til at give koncession er lagt i faste, og jeg kan måske også sige snævre rammer, så snævre, at vi, der ellers ikke er meget interesserede i at give bemyndigelser fra os, ikke kan have noget imod det i dette tilfælde. Kontrollen med Frihavnen er efter forslaget, som den tidligere har været, men den er meget omfattende med takster og afgifter og lejeafgifter og meget andet, som ministeren har fuldt indseende med. Denne bemyndigelse bør efter min opfattelse benyttes med meget stor smidighed.

Lovens bestemmelser overføres mere detaljeret i koncessionen, som der foreligger et udkast til. Det er meget muligt, som også den ærede ordfører for socialdemokratiet sagde, at flere af de bestemmelser, der foreslås i dag, senere kan vise sig at være til hinder for den større samhandel, der vil opstå ved Danmarks tilslutning til de syv. Derfor er det, jeg allerede på nuværende tidspunkt fremsætter min bemærkning om nødvendigheden af at anvende stor smidighed.

Frihavn er udland, det er allerede sagt, og det er også klart og tydeligt sagt i koncessionsudkastet, men jeg er enig i, at det er ikke meget værd, hvis handelen i dette udland uden for frihavnsgritteret hæmmes af forskellige toldkontrolforanstaltninger eller af valutaattestmageri, eller hvad man nu vil, eller hvis den højtærede minister fastsætter stramme vilkår for bearbejdelse af varer i Frihavnen. Det er i dag ikke helt muligt at overse, forekommer det mig, virkningerne af de bestemmelser, der bliver fastsat nu; men jeg må på den anden side erkende, at det ville være meget tungtarbejdende, hvis ikke ministeren havde mulighed for at træffe hurtige beslutninger — beslutninger med det formål at fjerne hindringerne for en så hensigtsmæssig handels- og industri-virksomhed som muligt. Det er efter min mening afgørende allerede nu at slå fast, at Frihavnen virkelig er udland. Jeg håber da også, den højtærede minister vil erklære,

[Weikop.]

et enhver bestræbelse vil gå ud på at lette handel og industrivirksomhed i Frihavnen. Man skal også erindre, at inden vi i mellemkrigsårene indviklede os i et restriktions- og valutaattestsystem, havde vi her i Danmark en ret betydelig reeksport.

I Dansk Arbejdes månedsoversigt for september for hovedstadsområdet blev der peget herpå. I 1920 havde reeksportens udførselsværdi for dansk regning andraget ca. 371 mill. kr., medens den i 1958 kun androg 150 mill. kr., altså et kolossalt fald, når man tager prisudviklingen i betragtning. Den samme månedsoversigt peger på, at en reeksport af tilsvarende omfang i dag som 1920'erne med de nuværende prisforhold lagt til grund antagelig ville give København en bruttofortjeneste på ca. 150 mill. kr. mod de 15-20 mill. kr., der er regnet med i de senere år. Det er formentlig ikke unaturligt, at Dansk Arbejdes økonomiske månedsoversigt giver mig anledning til at henstille til den højtærede minister at give alle de lettelser, det overhovedet er muligt, for at få handelen i gang og dermed også få en reeksporthandel i gang, formidlet over Københavns Frihavn. Det betaler sig nu at være restriktionsfri på disse områder, og skulle det knibe for den højtærede minister at få finansministeren med, fordi han skal pine den sidste hvid ud i told, eller handelsministeren nødig vil afstå fra et eller andet ligegyldigt papir, men kræver det opretholdt, synes jeg, den højtærede minister skulle hviske de andre ministre i øret, at pengene ligger i vinduet, når bare vinduet bliver lukket tilstrækkelig højt op.

Frihavnen trænger til et skub fremad, og jeg håber, at den højtærede minister i sin administration vil være med dertil og ikke hænge sig i petitesser — dermed siger jeg ikke, at ministeren har gjort det før; jeg understreger bare, at man ikke skal hænge sig i petitesser — men vil benytte sin bemyndigelse til at gøre Københavns Frihavn til en rigtig frihavn og måske også til de syvs frihavn. Jeg tror, man kan sige, at går det Frihavnen godt, ja, så er det til gavn for landet.

Det er muligt, at et eller andet skal rettes i det foreliggende lovforslag. Jeg har peget på en ganske enkelt ting, og hvis det skulle vise sig under de udvalgsforhandlinger, der

nu skal finde sted, at det ville være hensigtsmæssigt, vil vi gerne være med dertil. I øvrigt vil jeg gerne være med til at gøre det foreliggende lovforslag til genstand for en både hurtig og velvillig behandling i det udvalg, der bliver nedsat.

Lannung: Jeg kan også på mit partis vegne tiltræde det foreliggende lovforslag. Vi har haft flere frihavnslove; det foreliggende lovforslag tager sigte på en ajourføring og modernisering af lovgivningen, der nærmere præciserer ministeriet for offentlige arbejders hjemmel til at give koncession på frihavnsdriften og fastsætte vilkår herfor, vilkår, som i højere grad end de hidtil gældende kan tage hensyn til de juridiske og økonomiske forhold mellem Københavns havn og Københavns Frihavn, efter at Københavns havn er blevet ejer af hele aktiekapitalen i Frihavnsselskabet.

Der er navnlig tilvejebragt en ramme for ministeriet for offentlige arbejders beføjelser, idet udformningen af reglerne enkeltheder, som naturligt er, overlades til ministeren. Ministeren bestemmer vilkårene for koncessionen og udfærdiger de administrative bestemmelser, reglementer o. s. v.

Vi hilser for vort vedkommende med stor tilfredshed, at det navnlig er hensigten at modernisere bestemmelserne vedrørende Frihavns drift, og vi noterer, at udkastet til den nu kommende koncession følger med lovforslaget som bilag, og at der er enighed om koncessionsforslaget mellem alle rette vedkommende, d. v. s. ministeriet for offentlige arbejder, finansministeriet, Københavns havnebestyrelse og Frihavnsselskabet.

Blandt særlige bestemmelser findes bestemmelsen om, at lejemål vedrørende Frihavns pakhuse falder uden for lejelovgivningen — som det er nævnt — hvad der stemmer med Frihavns særegne karakter og status. Medens det som berørt udtrykkeligt er fastsat, at der i koncessionstiden, de 25 år, ikke kan gives andre koncession på frihavnsvirksomhed inden for hovedstads-kommunernes område, vil der for så vidt ikke være noget til hinder for i givet fald at give koncession for et andet havneområde, det være sig Århus, Kalundborg eller en anden havn, hvis ønsket måtte være til stede. En anden ting er, at man i et land

[Lannung.]

som vort foreløbig nok bør betænke sig to gange på at udstede flere frihavskoncessioner, men i Sverige har man frihavn både i Stockholm, Göteborg og Malmö.

Da det foreliggende forslag har været behandlet i Frihavnselskabets bestyrelse, i havnebestyrelsen, i justitsministeriet, i tolddepartementet og selvfølgelig i ministeriet for offentlige arbejder ikke at forglemme, og da det grundsætningsvis i vidt omfang bygger på bestemmelser i den nu gældende lovgivning, kan det formentlig ventes, at loven hurtigt kan vedtages.

Det siges i koncessionsforslagets indledning, at Frihavnsens område med hensyn til told og afgifter betragtes som udland. Jeg forstår, hvad der også blev bekræftet af den ærede socialdemokratiske ordfører, at der har været spørgsmål om at ændre dette til „toldfrit sted“, idet man anså det for kun at være en mere eller mindre formel ændring, men jeg deler fuldt ud det synspunkt, at opretholdelse af Frihavnsens status som udland i toldmæssig henseende ud fra en række hensyn er meget ønskelig; bl. a. kan importørerne være interesseret i, at varer af udenlandske myndigheder og leverandører først betragtes som indført i Danmark, når de går over selve toldgrænsen og ikke allerede ved oplagring i Frihavnen. Det kan også være af betydning for kreditgivningen, for fristen for hjemtagelse til eksportlande af dansk valuta m. v. Jeg mener derfor, det er rigtigt, at man har bibeholdt Frihavnsens stilling som udland i toldmæssig henseende, hvorved man også opnår en ikke uvigtig ting, nemlig at Københavns Frihavn ikke bliver ringere stillet end de med os konkurrerende tre svenske frihavne.

Lad mig tilføje, at driften af Københavns Frihavn i høj grad er, om jeg så må sige, en samfundsfunktion for Københavns havn, idet Frihavnen ikke giver Københavns havn noget udbytte som ejer af aktiekapitalen eller på anden måde og heller ikke kan ventes at gøre det i en nærmere fremtid.

Også jeg har hæftet mig ved det materiale, som det ærede medlem hr. Weikop nævnte, og jeg skal ved behandlingen af denne sag udtale håbet om, at det, vi nu vedtager, vil medvirke til, at København kan udnytte de efter min opfattelse utvivlsomt gunstige betingelser, som det nye frihandels-

område frembyder, til at genvinde sin tidligere meget betydelige transithandel. Det er klart, at den revision eller smiddiggørelse af bestemmelserne, som det nye frihandelsområde måtte motivere, i fornødent fald prompte bør tages op, og at der bør sættes ind på i det hele at lette Frihavnsens funktioner mest muligt; jeg tvivler da heller ikke om, at dette vil ske.

Hermed skal jeg anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

J. M. Pedersen: Også jeg kan på mit partis vegne tilsige medvirken til velvillig behandling i udvalget; vi vil gerne være med til lovforslagets gennemførelse.

Der har så tit været talt og skrevet om den langsomme ekspedition, om vanskelighederne ved at få varerne igennem i Frihavnen, hvilket vel skyldes en vis overbelastning. Jeg lagde mærke til, at det ærede medlem hr. Axel Kristensen kom med en udtalelse om, at somme tider blev varerne importeret over Göteborg eller Hamburg. Jeg kom derved, som jeg har gjort det så mange gange gennem årene, når jeg læste om disse vanskeligheder, til at tænke på, hvorfor det ikke har kunnet lade sig gøre at oprette en frihavn i provinsen. Jeg synes, det er lidt urimeligt, at provinsens importører og eksportører altid skal lade deres varer gå over København; det giver ekstra transport og kan være til gene for dem i henseende til konkurrence. Jeg vil derfor gerne bede den højtærede minister om, hvis vi da i det hele taget skal have frihavn langt frem i tiden, at tænke over, om ikke provinsen kunne tages i betragtning, således at der blev givet koncession til en eller anden havn i provinsen, den, som nu synes bedst egnet dertil.

I øvrigt er det mit synspunkt, at vi i stedet for at være bange for overbelastning af Frihavnen bør stræbe henimod aflastning. Jeg tænker dermed på, at vi bør se at komme frem til virkelig frihandel, så at vi ikke får så megen brug for Frihavnen. Men ellers vil jeg som sagt bede den højtærede minister tænke over min henstilling om hensyntagen til provinsen.

Ragnhild Andersen: Også den kommunistiske gruppe ser med velvilje på det foreliggende lovforslag.

[Ragnild Andersen.]

Som det allerede er sagt, ejes frihavnsaktierne siden 1953 helt og fuldt af Københavns havnevæsen, med hvilket der er enighed om, at den foreslåede koncession skal gives Københavns Frihavns-Aktieselskab for en periode af 25 år. Som det fremgår af lovforslaget og af ministerens udtalelser ved fremsættelsen, er ministeriet for offentlige arbejder også enig med såvel finansministeriet som Københavns havnebestyrelse og Københavns Frihavns-Aktieselskab om indholdet af den foreslåede koncession.

Da også den kommunistiske gruppe er enig i, at der er behov for en ajourføring af de hidtidige bestemmelser, som åbner mulighed for modernisering af virksomheden, kan vi tilsiqe vor støtte til lovforslagets gennemførelse. Jeg vil dog gerne i tilknytning til lovforslaget rette et spørgsmål til ministeren. Det drejer sig om det ønske, der fra tid til anden er fremsat fra andre store havnebyer, først og fremmest Ålborg og Århus, om også at få ret til frihavne. Det er allerede sagt af andre ordførere, at man i et land som Sverige ikke har én, men tre frihavne. Min gruppe er interesseret i at høre, hvordan ministeren ser på spørgsmålet, om han mener at kunne støtte de bestræbelser, der udfoldes for at få frihavne i disse store jyske havnebyer. Det kan næppe være rigtigt, at det hele også i fremtiden skal trækkes til København og gå uden om de mindre byer, som jo også har behov for en håndsrækning til ophjælpning af deres erhvervsliv.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Jeg vil gerne have lov til at takke samtlige ordførere, kan jeg vist godt sige, for den tilslutning, de har givet det foreliggende lovforslag; jeg har forstået det sådan, at man fra alle sider er rede til at medvirke til fremme af denne lovgivning. Der har jo været rejst enkelte spørgsmål, som jeg dels kan besvare her og dels måske under udvalgsbehandlingen kan komme nærmere ind på.

Det ærede medlem hr. Lars M. Olsen rejste spørgsmålet om koncessionsperiodens længde, om man skulle have en længere periode end de 25 år, der er foreslået. Det er klart, at det er noget, vi kan drøfte i udvalget. Jeg tror, det er den rigtige periode,

vi har truffet med de 25 år, men det kan selvfølgelig ikke være afgørende; det kan vi drøfte nærmere.

Det ærede medlem hr. Axel Kristensen og det ærede medlem hr. Weikop var inde på spørgsmålet om toldbestemmelser i forbindelse med Frihavnen. Det er jo rigtigt, som de ærede medlemmer bemærkede, at det er et område, der henhører under finansministeriet. Men selv om disse ting henhører under finansministeriet, kan vi selvfølgelig drøfte dem i udvalget.

Det ærede medlem hr. Weikop rejste spørgsmålet om en nærmere fastsættelse af, hvad begrebet „hovedstadsområdet“ dækker. Det er jo rigtigt, at i almindelig daglig tale ved vi nok nogenlunde, hvad ordet hovedstadsområde dækker. Men det er også et spørgsmål, vi kan tage op i udvalget og undersøge, om vi kan fastslå grænserne for dette område. Man kan nemlig ikke se bort fra, at der måske efterhånden kan blive tale om, at hovedstadsområdet breder sig sig langt ud, og at der kan blive tale om, at man andre steder — jeg tænker ikke på forholdene i dag, men ad åre — kan spekulere på en frihavn, og så var det meget rart, om man vidste, hvad „hovedstadsområdet“ dækkede.

Må jeg sige i anledning af det spørgsmål, der har været rejst om, hvorvidt der ikke kunne tænkes muligheder for frihavne i provinsen, at det lovforslag, vi behandler her, således som det også fremgår af det, der er blevet sagt fra forskellig side, jo ikke forbyder at oprette frihavne uden for hovedstadsområdet. Det vil altså sige, at der i og for sig er muligheder for at oprette en frihavn både i Århus og i Ålborg og måske andre steder. Men jeg vil dog gerne sige i anledning af de bemærkninger, der har været fremme om, at noget sådant kunne være ønskeligt, at jeg tror, det er noget, der skal overvejes meget nøje, og at der i hvert tilfælde ikke i ministeriet for offentlige arbejder i øjeblikket ligger nogen anmodning fra hverken det ene eller det andet sted i landet om at få oprettet frihavn. Der er visse steder, man har diskuteret tanken. Jeg tror dog, at vi skal koncentrere os om den frihavn, der er tale om i dag, men det udelukker ikke, at spørgsmålet kan rejses ude i provinsen, og skulle det

[Ministeren for offentlige arbejder.]

blive rejst, er vi selvfølgelig også klar til i ministeriet for offentlige arbejder at se på det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Lars M. Olsen: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 10. november kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om Københavns Frihavn.

2) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om statsgarantier og statsforskrivninger vedrørende betalingsaf-taler med udlandet.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om børns retsstilling.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Faderskabssager).

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den pågældende uge.

Mødet hævet kl. 13³⁸.

12. møde.

Tirsdag den 10. november kl. 14.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i toldloven og forslag til lov om ændring i lov om tobaksafgifter.

I skrivelse af gårs dato meddeler handelsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om forlængelse af lov om valutaforhold m. v.

Medlem af folketinget Weikop har meddelt mig, at han ønsker til handelsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Agter handelsministeren at fremsætte forslag til ændringer af bemandingsreglerne for skibe over 15 000 t, således at de kommer i bedre overensstemmelse med fremmede skibsfartsnationers bemandingsregler, som dansk skibsfart konkurrerer med?“

Medlem af folketinget Niels Ravn har meddelt mig, at han ønsker til landbrugsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvordan begrunder landbrugsministeren, at han først ved cirkulære af 10. juli 1959 gennemførte den ophævelse af importforbuddet mod mælkepulver, hvortil han havde fået hjemmel ved lov om en kornordning af 10. juni 1959, og hvorfor har landbrugsministeren i bekendtgørelse af 26. august 1959 om forbud mod indførsel af mælk m. v. undladt at gøre opmærksom på, at forbuddet mod indførsel af mælkepulver ved ovennævnte cirkulære af 10. juli 1959 er ophævet for høståret 1959-60?“

Spørgsmålene vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

I skrivelse af gårs dato anmoder undersyningsministeren om, at der må blive valgt et nyt medlem af Rask-Ørsted Fondets be-