

[Finn Poulsen.]

det udvalg, som skal nedsættes her, det sædvanlige 17 mands udvalg, hvor vi — deri er jeg ganske enig — har nogle spørgsmål at drøfte med den højtærede minister.

Det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen sagde, at han gik ud fra, at boligministeren var fuldstændig frit stillet, og derfor for så vidt ikke mente, at der nu var nogen grund til et udvalg. Naturligvis er den højtærede boligminister formelt frit stillet, således som vort forslag er formuleret, men vi plejer jo da at tage hensyn til hinanden, og jeg går ud fra, at vi får en fornuftig drøftelse om, hvordan det pågældende udvalg skal sammensættes — derom har vi naturligvis også visse forestillinger.

Jeg er enig med det ærede medlem fru Else-Merete Ross i, at det måske vil være rigtigt at tage det spørgsmål op, om man kan nøjes med det kommissorium, som ligger i vort forslag, eller man skal tage noget mere med.

Jeg takker som sagt for de faldne udtalelser og for tilslutningen til nedsættelse af udvalget. Jeg skal ikke komme yderligere ind på de detaljer, der har været nævnt, selv om enkelte af dem nok kunne friste til modsigelse.

Axel Ivan Pedersen: Det ærede medlem hr. Finn Poulsen lod os jo nu forstå, at når man havde valgt denne fremgangsmåde, skyldtes det, at man ville sikre sig, at et udvalg til undersøgelse af disse forhold fik en rimelig repræsentation fra folketinget. Der lå heri en antydning af, at det ærede medlem ikke var sikker på, at dette ville være sket, hvis regeringen på eget initiativ havde nedsat et sådant udvalg. Jeg nærer nu ikke nogen frygt for, at folketinget, hvis et udvalg til undersøgelse af disse problemer skulle blive nedsat på regeringens initiativ, ikke skulle få en rimelig repræsentation deri.

Der er sådan set ikke nogen synderlig grund til at forlænge denne diskussion og komme ind på alle de problemer, som et udvalg, der måtte udgå som resultat af folketingets beslutningens endelige vedtagelse, jo vil komme ind på; men jeg vil gerne — og det har også en lille smule at gøre med det, der har været fremme i denne diskussion om interessen og tidspunktet for en sådan lovgivnings gennemførelse — sige, at det har

nu nogen sammenhæng med det problem, som også tidligere har været drøftet i dag, nemlig spørgsmålet om lejernes skattemæssige stilling kontra parcelhusejernes. Jeg nærer ingen som helst tvivl om, at hvis lejerbefolkningen havde haft de samme skattemæssige fordele, som parcelhusejerne har, ville der ikke være synderlig interesse for et forslag som det, de to partier ønsker at få fremmet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Sagens overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Ordføreren for forslagsstillerne (Finn Poulsen): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning 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 (nr. 55) findes i tillæg A. sp. 405; fremsættelsen i tidenden sp. 1277).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Peter Nielsen: Der ankes over stigningen på finanslovsforslaget, og der manes til mådehold med statens udgifter, ligesom man formaner befolkningen til mådehold. Men allerede før finanslovsforslaget har været til første behandling, er en erhvervsgruppe mødt op og vil have statens udgifter yderligere sat i vejret. Bliver det en vane, kan det jo blive farligt. Når folk møder op og vil have staten til at overtage deres udgifter eller dele deraf, kan det ofte være på grund af nød og elendighed, og fordi vedkommende lever i den yderste armod. Det er jo også muligt, at det er begrundelsen denne gang, idet man i lovforslagets bemærkninger anfører søfartens vanskelige økonomiske situation.

Mit parti har den største medlidenhed med dem, der er i økonomisk trange kår;

[Peter Nielsen.]

hvor hjælp er mulig, bør den selvfølgelig ydes. Man må så undersøge, hvor stor trangten er; det gøres vel i dette tilfælde bedst ved at se på udbyttet af skibsaktier, og jeg må måske lige have lov til at citere fra kurslisten. Løber man listen over dampskibsselskaber igennem, kan man finde et med 14 pct. i udbytte. Så kommer der 2 med 15 pct. og et på 30 — det må være et af dem, man kalder værdige trængende. Så er der 2 med kun 10 pct. — det er altså den rene nød og elendighed. Men nu hjælper det: her er et på 35 pct., 2 på 18 pct. o. s. v. Hertil må føjes, at man i dag kan afskrive på et skib, næsten før det har vand under kølen.

Nu foreligger der altså ønske og forslag om, at staten skal komme de betrængte skibsredere til hjælp ved at overtage ca. 180.000 kr. af de udgifter, som rederne hidtil har betalt til skoleskibet „Danmark“. Det er altså penge, som skatteyderne fremtidig skal betale.

Det er måske bedst at opriske denne sags forhistorie. I 1958 stod skoleskibet over for at skulle klasses og derfor repareres for ca. 1 mill. kr., efter hvad der oplystes over for det daværende udvalg. Der var ikke megen lyst til at ofre disse penge, da denne form for sømandsuddannelse efterhånden må anses for forældet. Der var da planer om at oplægge skibet ved Sønderborg sømandsskole, men rederne ville gerne have skibet til fortsat at sejle, skønt sagskundskaben frarådede denne form for uddannelse. Da rederne tilbød at betale 50 øre årligt pr. bruttoregister-ton og dermed deltog i den fremtidige drift af skibet med ca. halvdelen, indgik staten på at reparere skibet for denne million og stadig forestå driften. Det må jo have svipset et eller andet sted med beregningerne over, hvad disse reparationer ville koste. De, som skulle undersøge det, havde vist ikke været nede i maskinrummet, for næste år kom man og skulle have bevilling til nyt maskineri til over ½ mill. kr. Havde man sagt A, måtte man også sige B, og pengene blev bevilget. Men havde man dengang vidst, at reparationen ville koste over 1,5 mill. kr., havde man nok taget en anden stilling og i hvert fald forlangt større bidrag af rederne, hvis skibet fortsat skulle sejle.

Det er anført, at det dog kun er af generøsitet, at rederne i det hele taget betaler noget, idet man på alle andre områder lader staten betale undervisningen. Nu er det jo for det første et rederønske, at man ofrer de mange penge på dette skoleskib, idet sagskundskaben som omtalt mener, det er unødvendigt. Det må bero på en misforståelse, når man tror, at andre erhvervsgrupper ikke yder bidrag til deres unges uddannelse. Hvad tror man ikke det f. eks. koster håndværket at medvirke til driften af de tekniske skoler? I det forhold kan redernes bidrag vel kun betragtes som, jeg ved ikke, om man kan sige den fattige enkes skærv. Men dette her kan godt sætte en lavine i gang, for håndværket m. fl. kan også komme og sige: nu må staten og dermed skatteyderne overtage dele af de udgifter, vi har ved vor ungdoms tekniske uddannelse.

Men loven er udløbet, og jeg synes ikke, man skal tvinge rederne til et større bidrag, end de nu ønsker at give, særlig da det drejer sig om en unødigt oplæring. Vi skal vel tage imod dette 35 øres tilbud. Hvis vi ikke vedtager dette lovforslag, er der ingen hjemmel til at opkræve nogen afgift. Lad os nøjes med det foreslåede. Men konsekvensen heraf må blive, at nu betragter vi skoleskibet „Danmark“ som værende i begyndende likvidation. Lad det så sejle nogle få år igen. Men når der atter skal nye reparationer til, må kommandoen stryges for godt.

Jeg indrømmer, at der for mange af os vil være noget vemodigt ved, at en af de såkaldte havets stolte svaner ophører at eksistere. Skoleskibet har jo på en pæn måde vist flaget i udenlandske havne, men det er vel en for dyr turistreklame, og som undervisningsmiddel er det altså håbløst forældet. Det er en tidsepoke, der forsvinder; det er der altid noget vemodigt ved, men vi er alle undergivet udviklingens lov, og jo før man forstår det, jo bedre. Vi må også på grund af den hårde konkurrence uddanne vore unge søfolk til den moderne sejlads; her nytter det ikke at lade tiden stå stille og anvende penge på former for undervisning, der var aktuelle ved århundredskiftet. Hellere må denne udgift på 1 mill. kr. anvendes andre steder inden for den nautiske undervisning. Jeg anser for

[Peter Nielsen.]

så vidt redernes ønske om nedsat bidrag for en bekræftelse herpå. Ud fra dette kan jeg anbefale lovforslaget, som er begyndelsen til likvideringen af skoleskibet „Danmark“. Smerteligt, men nødvendigt i tidens udvikling.

Conrad Kofoed: Jeg skal ikke gentage den historiske udredning. Som nævnt blev der mellem regeringen og Dampskibsrederiforeningen ført forhandlinger, der resulterede i, at foreningen gav tilsagn om at give et tilskud til driften af skoleskibet „Danmark“ under forudsætning af, at staten fortsat benyttede skibet til uddannelse. Af ethvert registreringspligtigt dansk skib på 300 registrertons opkræves et beløb til delvis dækning af skoleskibets drift, idet der regnes med, at denne afgift dækker $\frac{2}{5}$ af omkostningerne ved driften. Hidtil har dette tilskudsbeløb andraget 600.000 kr., og nu foreslås det altså nedsat til ca. 425.000 kr. Der står endvidere i § 3, stk. 2, i lovforslaget, at når omstændighederne taler derfor, kan chefen for skibsregistret nedsætte eller helt eftergive afgiften. Jeg må formode, at det er med henblik på den situation, at et skib lægges op og ikke er i drift.

Man har ved flere lejligheder drøftet skoleskibet „Danmark“ og udtalt ønske om at bevare netop dette skib som skoleskib, og det er heldigvis lykkedes. Jeg er ikke helt så skeptisk som det ærede medlem hr. Peter Nielsen, og gennem det, som foreslås i lovforslaget, støtter man altså også ønsket om bevarelse. Søfarten er jo af stor betydning. Derfor er det vel naturligt, at uddannelsen i dette erhverv må have vor interesse, og når den sker i skoleskibet „Danmark“, tror jeg det hilses med tilfredshed mange steder.

Jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til lovforslaget.

Weikop: Jeg havde jo ikke tænkt mig, at denne sag skulle lægges op i det plan, som det ærede medlem hr. Peter Nielsen gjorde. Jeg ved egentlig ikke, med hvilke følelser den højtærede handelsminister hørte på denne tale. Den højtærede handelsminister fører, forstår jeg, i denne tid mange og lange forhandlinger med rederne, med skibsfartskredse, for at prøve på at finde ud af at hjælpe rederne over den krise, de er inde

i, og så står den ærede socialdemokratiske ordfører op her og læser op af en kursliste og nævner nogle udbytter og siger rent ud til den højtærede minister: hold op med det, for det går jo fint. Går det fint, højtærede minister? Jeg synes, at den højtærede minister skulle fortælle det ærede medlem hr. Peter Nielsen tydeligt og klart, hvordan det går.

Det er en billig forestilling at læse op af en liste over kurser og udbytter. Jeg synes, det er alt for billigt. Det ærede medlem kunne lige så godt have læst op, hvad Burmeister & Wain gav i udbytte i fjor, og hvad det gav i udbytte i forfjor og i forfjor igen, og så bruge det som bevis for, at skibsværftsindustrien i dette land ikke er ude i store vanskeligheder. Jeg synes egentlig, der må være grænser for, hvad man kan bruge folketingets talerstol til, og jeg synes ærlig talt, at den foreliggende sag ikke egner sig til en sådan tale.

Jeg forstår overhovedet ikke det synspunkt, at man med dette forslag sætter en lavine i gang. En lavine! Her drejer det sig om et beløb på 175.000 kr., og vi har jo lige fået forelagt et finanslovforslag på 10 milliarder kr. Men lad så være, at man kan have det synspunkt, at erhvervene skal være med til at betale uddannelsen, en betragtning, som jeg for så vidt godt kan være helt enig i, men det er en betragtning, som er forladt. Og hvem er den forladt af? Først og fremmest af det parti, som det ærede medlem hr. Peter Nielsen tilhører. Den er forladt i en sådan grad, at man faktisk i dag slet ikke har overblik over, hvad man har gjort.

Det ærede medlem sagde, at så kan andre også komme, så kan håndværket komme. Ja vel, foreløbig ligger det imidlertid sådan, at for så vidt angår håndværket — jeg tror, det ærede medlem tænkte på lærlingene; det kan ikke være andre — er forholdene dér lovfæstede. Så længe de er det, kan man ikke komme og sige, at man ikke vil rette sig efter loven. Må jeg minde det ærede medlem hr. Peter Nielsen om, at det er ikke så forfærdelig længe siden, at man i det høje ting vedtog en lovgivning, der gik ud på, at nu skulle teknikumundervisningen også være gratis, fuldstændig gratis. Vi støttede det; vi var enige om det alle sammen. Man kunne lige så vel sige: hvorfor

[Weikop.]

skal de store ingeniørfirmaer rundt omkring ikke bidrage til uddannelsen af disse teknikumingeniører?

Jeg vil meget gerne komme ind på en nærmere drøftelse af alle disse spørgsmål, for vi trænger i høj grad til en sådan drøftelse. Nu er det ikke den højtærede handelsminister, der har disse spørgsmål så meget inde på livet, eftersom praktisk talt al erhvervsundervisning er taget fra ham, men derfor kan man godt ved en senere lejlighed komme ind på alle disse spørgsmål.

Jeg vil gerne samtidig sige om pengene og om rederne, ja, jeg skal ikke rippe op i det, men der var engang, da handelsministeren kom rederne til hjælp med bemandingsreglerne og meget, meget andet på et tidspunkt, hvor de tjente ganske godt. Man kan ikke lide, at folk tjener penge under gode konjunkturer, og hvad gjorde man så? Så stillede man et forslag i det høje ting, hvorefter man ganske simpelt tog nogle millioner fra rederne. Jeg synes, vi skal sørge for, at der er en vis balance i tingene.

Hvad angår selve denne sag, så er det, som jeg sagde før, helt åbenbart, at der sker en reduktion af redernes bidrag. Jeg har nærmest læst sagen sådan, at der peges på det forhold, at undervisningen på så mange andre områder overtages af staten. Man kan i dette tilfælde — det er jeg enig i — sige, at når de ønsker en undervisningsform opretholdt på skoleskibet „Danmark“ så stærkt, som de gør, er det også rimeligt, at rederne bidrager til dette skib. Det behøver jeg ikke at være uenig i.

Men når det er sagt, kommer jeg til spørgsmålet, hvor stort dette bidrag skal være. Jeg for mit vedkommende kan anbefale dette lovforslag til vedtagelse i det høje ting.

Det ærede medlem hr. Peter Nielsen mente, at samtidig med at vi vedtager dette lovforslag, likviderer vi også skoleskibet „Danmark“. Det vil jeg nu sætte et spørgsmålstegn ved; jeg skal af mange grunde ikke sige hvorfor. Jeg vil imidlertid gerne samtidig gøre opmærksom på, at der ofres millionbeløb på propaganda i dette land igennem udenrigsministeriets forskellige kanaler, igennem eksportkreditfonden og igennem de forskellige midler, som landbru-

get får til afsætning — hundredvis af millioner. Det står for mig således, at det måske slet ikke er så dårligt at lade skoleskibet vise vort flag. Det er ikke sikkert, at det er den dyreste reklame for Danmark.

Helge Larsen: Det er ligefrem med en slags beklæmmelse, at jeg betræder denne talerstol for at redegøre for mit partis synspunkter i denne sag. Jeg havde jo tænkt, at forslaget ville få en meget let gang her i tinget, men nu forstår jeg, at bølgerne efterhånden går så højt, at man næsten kunne ønske, man havde været helbefaren og havde fået uddannelse på skoleskibet forinden.

Jeg må dog prøve at trække tingene ned i et lidt naturligere plan, og det forekommer mig rent umiddelbart, at det første, man vel bør se på, er den enkle kendsgerning, at pr. 31. december 1962 udløber loven, hvorefter der betales afgift til skoleskibets drift; det vil altså sige, at hvis vi ikke vedtager lovforslaget, eventuelt med ændringer, vil man overhovedet ikke få noget bidrag til skibets drift. Det må derfor være det først fornødne, at vi får dette spørgsmål klaret. Jeg anbefaler lovforslaget til vedtagelse.

Derudover har jeg kun en enkelt bemærkning at gøre til det ærede medlem hr. Peter Nielsen.

Jeg forstod, at det ærede medlem var meget interesseret i kurslister, i udbytter, i skibsstartens vilkår i det hele taget, og det er jo ganske naturligt, at man er det, for det kan jo ikke være undgået det ærede medlems opmærksomhed så lidt som nogen andens, at skibsfarten er inde i vanskeligheder, og hvis det ærede medlem hr. Peter Nielsen ikke helt har forstået dette og derfor måske heller ikke kan forstå, at der kan være grund til at se lidt anderledes på dette forslag, end det ærede medlem gjorde, vil jeg anbefale det ærede medlem at prøve at tage en lille forhandling med det ærede medlems partifælle det ærede medlem hr. Hans Rasmussen, som jeg har forstået har overordentlig stor sans for, hvad vanskelighederne for skibsfarten betyder ikke mindst for danske skibsværfter.

Zastrau: Da vort partis ordfører i denne sag, det ærede medlem hr. Vivike, er forhindret

[Zastrau.]

i at være til stede ved dette lovforslags første behandling, skal jeg på socialistisk folkepartis vegne knytte nogle få bemærkninger til lovforslaget om at nedsætte skibsredernes afgift til skoleskibuddannelsen.

Der synes at være et vist misforhold mellem regeringens bestræbelser for at spare på alle områder — bortset fra militærvæsenet — og dens villighed til at forøge sine udgifter til en uddannelse, der ikke er strengt nødvendig.

Vi vil gerne se nærmere på lovforslaget i et udvalg, hvor vi kan tilsige det en saglig behandling.

Rimstad: Jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til det foreliggende lovforslag fra den højtærede handelsminister.

Jeg vil gerne sige til den socialdemokratiske ordfører, det ærede medlem hr. Peter Nielsen, at hans indlæg i hvert fald for mig var for demagogisk og for vælgermødepræget og tydede på et alt for ringe kendskab til de virkelige forhold både med hensyn til risiko, vedligeholdelse og drift af Danmarks handelsflåde og med hensyn til forståelsen af handelsflådens vilkår og dens betydning for landets økonomi. Det er beklageligt, hvis tingets største parti står bag de synspunkter, vi her har hørt fremsat. Jeg efterlyser en udtalelse om, hvorvidt dette virkelig er tilfældet.

Vi synes, at lovforslaget er rimeligt og fornuftigt og vil støtte det.

Handelsministeren (Baunsgaard): Jeg takker for den tilslutning, der er givet til lovforslaget, og specielt må jeg sige, at det glædede mig, at det ærede medlem hr. Peter Nielsen alligevel evnede at krydse så meget op mod vinden, at han til sidst kom i havn. Det synes jeg dog tyder på et vist maritimt kendskab, som alligevel skaber en vis betryggelse.

Nu kunne jeg i og for sig over for det ærede medlem have nøjedes med disse bemærkninger, hvis det ærede medlem ikke med sin humoristiske sans var gået så langt, at han også fik sagt noget, som kan bidrage til at forstærke visse misforståelser hos befolkningen, og derfor bliver jeg nok nødt til at gøre et par bemærkninger yderligere til det ærede medlems tale.

Må jeg for det første sige, at når det ærede medlem hævder, at en erhvervsgruppe her møder op og anmoder om større statstilskud, så er det at stille tingene på hovedet. Det, der er tale om, er, at en gruppe er mødt op og har anmodet om at måtte sætte sit tilskud til denne undervisning ned. Det er altså lidt anderledes, og det er i og for sig særdeles velbegrundet, når man ser hen til de øvrige områder for undervisning, hvor staten jo har overtaget meget nær alle udgifter.

Værre var det imidlertid, synes jeg, at det ærede medlem faldt for fristelsen til at henvise til aktieudbytter. Jeg vil gerne sige — det gælder ikke specielt denne sag, men det gælder i al almindelighed — at man bør ikke falde for fristelsen til at kigge på udbytter og sætte udbyttet lig med forrentningen af den investerede kapital, heller ikke tage aktieudbytter som et udtryk for den afkastning, virksomheden i øjeblikket er i stand til at give. Det kan ikke være det ærede medlem ubekendt, at de fleste danske aktieselskaber bygger på en betydelig besiddelse af egenkapital ud over det, som aktiekapitalen er udtryk for. Det gælder ikke mindst for rederierne, hvor man i sin tid har startet med relativt små beløb, for et enkelt meget stort rederis vedkommende endda meget små beløb, både målt med den nuværende kapital og investering og med det, den nuværende omsætning andrager.

Må jeg endelig sige om hele aktieproblemet, at jeg har forstået, at der visse steder ikke næres ligefrem sympati for tanken om udstedelse af friaktier, men så skal man passe lidt på, at man, hvis man i øvrigt deler denne aversion mod udstedelse af friaktier, ikke ligefrem slår sig selv på munden ved at angribe disse talmæssigt højere udbytter på en lavere kapitalbesiddelse. De to ting skal man nok alligevel prøve på at se i sammenhæng.

Må jeg sige til det ærede medlem, at man bør nok ikke gå så vidt, når det drejer sig om skoleskibet „Danmark“, at hævde, at sagkundskaben mener, det er en tidsvarende form for undervisning. Jeg tror, det ærede medlem bliver nødt til at indstille sig på, at det i dette som så mange tilfælde er sådan, at sagkundskaben ikke er enig. Sagkundskaben må vel til en vis

[Handelsministeren.]

grad siges at være også hos rederne og navigatørerne, og begge organisationer er tilhængere af denne form for uddannelse. Jeg kan også nævne, at man i andre lande, hvor man sætter meget stærkt ind over for søfarten og for fremme af skibsfarten, har en anden opfattelse. I Tyskland f. eks. har man anskaffet et nyt skib til afløsning af det tyske skoleskib „Pamir“, som gik ned for et par år siden. Når vi skal drøfte dansk skibsfarts øjeblikkelige konkurrencemæssige situation, er det ikke mindst gavnligt at se, hvilken interesse man lægger for dagen for dette erhverv i fællesmarkedslandene, og dér er man altså af den opfattelse, at denne form for uddannelse ikke er forældet. Så jeg tror nok, at det ærede medlem bliver nødt til at indstille sig på, at hans tilslutning til dette lovforslag må gives uden det forbehold, at skoleskibet „Danmark“ er under likvidation.

Jeg vil gerne fremhæve et forhold, som jeg tror vi i det høje ting skal agte meget på. Jeg tænker på den værdi, skibsfartserhvervet har for dansk økonomi i det hele taget. Jeg tror ikke, det i tilstrækkeligt omfang er gået op for alle, hvor betydningsfuld skibsfartens valutaindtjening er for dansk økonomi. Vi har på et vist tidspunkt været oppe på en nettoindtjening i fremmed valuta ved hjemsejling gennem skibsfarten på $1\frac{1}{4}$ milliard kr. årlig. Den andrager desværre nu knap og nap 1 milliard kr. Fortsætter dette fald, bliver det ikke uden virkning for dansk økonomi, og det bliver heller ikke uden virkning for de reelle muligheder for fremgang i indtægt for andre erhverv, al den stund investering i landbrug og andre erhverv kræver et vist forbrug af fremmed valuta, og for hver gang vi har områder, hvor vi mister valutaindtægter, forringer vi rent faktisk chancerne for på de andre erhvervsområder at foretage investeringer i det fornødne omfang og på det fornødne tidspunkt.

Jeg har med disse bemærkninger villet bede om, at man søger at forstå, at der er ting, som man også ud fra de interesser, vi må se på i det høje ting, hele situationen, i virkeligheden skal være meget, meget interesseret i, og at vi i betragtning af hele skibsfartssituationen skal være

noget forsigtige med at fodre dem, der har en forkert opfattelse af dette erhvervs forhold.

Over for det ærede medlem hr. Weikop kan jeg kun bekræfte, at jeg stort set er enig i, hvad det ærede medlem fremførte, og i og for sig også er enig i det eksempel, det ærede medlem drog frem, idet han mindede om, at man, dengang der var en god situation for skibsfarten, tog nogle millioner fra rederne. Så vidt jeg husker, var det den regering, hvoraf det ærede medlem på et vist tidspunkt var medlem, der foretog dette indgreb over for rederne. Om det nu var et udtryk for, at man ikke kunne lide, at folk tjener penge, tvivler jeg på. Det var vel et udtryk for, at man ønskede også dengang at rette den økonomiske situation op. Men jeg synes, det er rigtigt, at det ærede medlem har draget det frem, for det viser jo, at også dette erhverv på anden måde end slet og ret gennem valutaindtjeningen har bidraget til dansk økonomis og dansk erhvervslivs fremgang.

Jeg takker for tilslutningen. Så vidt jeg kunne forstå, er det muligt at takke alle.

Peter Nielsen: Ja, man kan jo sidde og blive næsten rørt, når man hører talen om den stakkels skibsfart og de stakkels redere og de store vanskeligheder, de har. Nu kunne jeg godt lide at minde om debatten i går og i øvrigt også om den standende debat, hvor man siger, at vi skal spare alle vegne, og hvor der bl. a. er tale om at holde igen på nødvendigt skolebyggeri. Jeg gør opmærksom på, at mens der er rettet henvendelser til folk, der lever på et eksistensminimum, om ikke at sætte deres lønkrav i vejret, så er der her tale om ligefrem at overtage dele af udgifter for et erhverv, der giver op til 35 pct. i udbytte. Jeg ved ikke, hvor vi så er henne; så bliver det, som man ikke ønsker fra anden side, sådan, at alle skal hjælpe alle.

Der er også her tale om, at staten skal overtage ca. 175.000 kr. af redernes omkostninger. Når man skal hjælpe skibsfarten, tror man så egentlig, man hjælper den med de småpenge, der her er tale om: 1 kr. i afgift om dagen for et stort skib på ca. 10.000 tons? Når man ved, at et sådant skib

[Peter Nielsen.]

har et firecifret beløb i driftsomkostninger og mere i driftsindtægter om dagen, må man spørge, om det virkelig kan hjælpe dansk skibsfart. Nej, så må der andet til i stedet for.

Hvad angår sagkundskaben, at den har delte meninger, ja, så er det ofte ikke til at vide, hvad der er sagkundskab i dette land; men i dette tilfælde vil jeg regne med, at det må være navigationslærerne. De har tidligere, da vi havde sagen til drøftelse, og i betænkningen om sømændenes uddannelse udtalt, at de anså denne uddannelse for overflødig.

Den højtærede handelsminister mente, at jeg var kommet i havn. Nej, det er lige det modsatte, der er tilfældet: vi skal holde skibet ude at sejle, det er der forslag om. Rederne betaler vel ca. en tredjedel, og så må staten altså i de kommende år afholde de to tredjedele.

Men det er altså ikke alene mig, der ønsker, at det foretagende skal træde i likvidation før eller senere; det er simpelt hen udviklingen, der gør, at det vil ske, så det behøver jeg ikke at bede om.

Jeg kan altså anbefale lovforslaget under de foreliggende forhold. Bliver det ikke vedtaget, vil det nemlig sige, at så skal staten betale det hele, og vi har jo efterhånden, hvad det angår, lært at være lidt beskedne.

Weikop: Jeg vil kun komme med én meget kort bemærkning til den højtærede handelsminister, som jeg egentlig altid beundrer for hans fremragende hukommelse: det er helt rigtigt, at det var i sin tid under Erik Eriksen-Kraft-regeringen, at der blev fremsat et lovforslag, hvorved man tog penge fra rederne; men husker den højtærede minister ikke, hvorfor det forslag kom frem? Det kom frem på et radikalt krav. Jeg synes bare, dette skal oplyses for fuldstændighedens skyld, for det lød jo, som om det var os, der ville gøre alt dette her. Jeg tror, den højtærede handelsminister vil give mig

ret i, at også han må fremsætte forslag, som han egentlig ikke kan lide, men som det kræves af ham at han skal fremsætte.

Det ærede medlem hr. Peter Nielsen har talt meget om at sejle. Jeg synes altså, han har sejlet lidt alene i denne sag, og jeg synes egentlig ikke, det fremgik af hans sidste udtalelser, at han har lært ret meget af denne debat. Jeg skal ikke fortsætte den, men kun sige, at nu sejler det ærede medlem hr. Peter Nielsen videre, og det forekommer mig, at han stiler mod en ganske bestemt havn med sine udtalelser her, og den havn hedder såmænd ganske enkelt socialistisk folkeparti.

Handelsministeren (Baunsgaard): Jeg skal ganske kort sige til det ærede medlem hr. Peter Nielsen, som igen anvendte udtrykket „35 pct. i udbytte“, at jeg engang tog mig for at studere et rederiregnskab, hvor man dekreterede omkring 35 pct. i udbytte, og da jeg studerede kapitalforholdene, kom jeg til et faktisk udbytte af den investerede kapital på omkring 4-5 pct. Jeg tror, at det ikke mindst med de nuværende renteforhold må erkendes, at man her er nede på et meget lavt udbytte.

Jeg vil i øvrigt takke det ærede medlem for hans bemærkning om, at disse småpenge ikke hjælper erhvervet. Det er imidlertid ikke først og fremmest for at hjælpe erhvervet, vi gør dette, men ud fra et princip om, at der skal være en vis lighed mellem det, der betales til uddannelse til de forskellige erhverv. 175.000 kr. mindre i tilskud fra rederierhvervet er, når man årlig hjemsejler en lille milliard i fremmed valuta, meget små penge.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i beværterloven.

(Lovforslaget (nr. 56) findes i tillæg A. sp. 401, fremsættelsen i tidenden sp. 1278).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Albertsen: Da vi i april måned drøftede den højtærede handelsministers forslag om en ændring i beværterloven, havde de forskellige ordførere jo lejlighed til også at drøfte baggrunden for det og vurdere det, der var motiveringen for det forslag, som handelsministeren på det tidspunkt fremsatte.

Jeg skal ikke forsøge at tage den debat op igen, fordi de samme argumenter stadig foreligger, og det er dem, der er årsagen til, at vi nu har forslaget til behandling i en lidt ændret form. Det, der for os er afgørende i så henseende, er, dels at lovgivningen vedrørende beværterbevillinger her i landet har et særligt, man kan vel næsten sige karakteristisk dansk træk, dels at bevillings-systemet er baseret på et personligt ansvar for beværteren, og endelig at forbrugeren har et virkelig frit valg, har en frihed, som man i mange af de lande, vi i stigende grad kommer til at samarbejde med, ikke har på samme måde.

Det er disse to afgørende ting, der i høj grad motiverer, at vi er indstillet på de ændringer, som lovforslaget medfører.

Da vi drøftede det i april måned, var der enkelte af de øvrige ærede ordførere, der mente, at denne ændring også i nogen grad var et udtryk for, at man fra den socialdemokratisk-radikale regering gerne så et indgreb over for en erhvervsgruppe. Det turde være helt urimeligt at fremføre et sådant synspunkt. Der er jo ingen af det høje tings medlemmer, og slet ikke af de respektive ordførere, der kunne være i tvivl om baggrunden for det lovforslag, som den højtærede handelsminister fremsatte. Det, der er tale om, er jo, at de berørte erhverv havde ønsket en sådan ændring ud fra den viden, de havde og stadig væk har om, hvorledes det former sig på dette område i de øvrige lande i Europa, de lande, som vi efter al sandsynlighed kommer til at samarbejde med.

Det er rimeligt, at vi på dette specielle område er opmærksomme på at indstille lovgivningen således, at vi sikrer de to principper, som jeg indledningsvis nævnte.

Det lovforslag, som nu foreligger til behandling, er jo lidt ændret, og denne skete ændring er naturlig på baggrund dels af debatten ved første behandling, dels af arbejdet i udvalget. Som det måske vil erindres, rejste jeg ved første behandling det spørgsmål, om det ikke var rimeligt, at de erhverv, som havde ønsket denne lovændring, gik sammen for at etablere et finansieringsinstitut og dermed åbne en ny kanal til erstatning for den kanal, man faktisk lukkede, idet lovændringen gik ud på at forbyde, at der var anbragt kapital fra fabrikanter eller sælgere af stærke drikke i de respektive restaurationer. Når man dermed afskar en hidtidig kanal til at fremskaffe kapital, var det rimeligt, at man fandt på andre udveje.

Der er sket det overordentlig glædelige, at i den mellemliggende tid har erhvervene taget denne udfordring eller måske snarere opfordring til følge, idet de har etableret et sådan finansieringsinstitut for restaurationserhvervet. I den højtærede handelsministers fremsættelse er det oplyst, hvorledes det er etableret. Jeg har på anden måde haft lejlighed til at følge denne proces og kan helt tilslutte mig de synspunkter, som den højtærede handelsminister i den anledning har fremført. Der er tilvejebragt en garantikapital på 2 mill. kr., og det betragtes af dem, der har haft med dette at gøre, som et foreløbigt beløb. Man mener, at man med denne kapital har mulighed for at udlåne beløb op til 14, måske 16 mill. kr., når der i de enkelte tilfælde er brug derfor. Der er her i landet 4.300 restaurationer, og man regner med, at ca. hver 10. restauration omsættes inden for det enkelte kalenderår. Men det ville nok være forkert af den grund at mene, at det var nødvendigt at have tilstrækkelig kapital til alle de 10 pct., altså årligt 430 restaurationer; det er utvivlsomt højst 150 à 200, der vil komme ind i billedet, det er det skøn, som anlægges af dem, der har haft med dette at gøre. Mange af de nye ejere har måske selv sparet tilstrækkeligt op. I andre tilfælde, hvor det drejer sig om familieforhold, om overdragelse fra