

[Kirkeministeren.]

af bevillingens størrelse, dels på grund af byggerestriktionerne ikke har kunnet komme i gang endnu.

Forslag til opførelse af kirken på den af kommunen skænkede grund vil først kunne endeligt udarbejdes, når lovforslaget måtte blive vedtaget, så det kan ikke på nuværende tidspunkt oplyses, hvad udgifterne nøjagtigt vil andrage. Det vil imidlertid, for at projektet kan nyde fremme, være en forudsætning, at der hertil ydes igangsættings-tilladelse, som ikke kommer det øvrige kirkebyggeri til skade. Det er ikke tanken, at kirken skal være ekstraordinært kostbar; måtte man ønske f. eks. særlig kostbar udmøntning eller særlig stort orgel m. m., må midlerne hertil tilvejebringes ad anden vej.

Endnu et lovforslag af tilsvarende art som det foreliggende, også vedrørende en kirke i et tilsvarende kvarter i Københavns nærhed, vil jeg formentlig se mig nødsaget til senere at fremsætte. Det er naturligvis ikke meningen, at kirkebyggeriet i Københavns omegn for fremtiden skal fremmes ved særligt lovforslag i hvert enkelt tilfælde. Det vil sikkert blive nødvendigt, at der fremsættes forslag for det høje ting om en almindelig ændring af de gældende regler for finansiering af kirkebyggeri, idet det bl. a. på grund af de stadig stigende byggepriser og pengenes faldende købekraft viser sig mere og mere vanskeligt for en kirkekomité at tilvejebringe de fornødne midler. Jeg anser imidlertid projektet i Lunde-Hyldegård kvarteret for så påtrængende, at det ikke kan afvente de overvejelser, der er nødvendige for fremsættelse af forslag om en almindelig lovændring.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Formanden: Uden for dagsordenen giver jeg ordet til den højtærede handelsminister, for at han kan fremsætte de fem i dag til mundtlig fremsættelse anmeldte forslag.

Handelsministeren (Barnsgaard): Jeg skal herved have den ære for det høje ting at fremsætte følgende forslag:

Forslag til lov om ændring i lov om skibes bemanding,

*forslag til lov om ændring i sømandsloven,
forslag til lov om ændring i lov om vel-færdsforanstaltninger for søfarende,*

forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med skibe og

forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen 1960.

Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at disse fem forslag må ses i sammenhæng. Baggrunden for fremsættelsen af lovforslagene er den udvikling, der har karakteriseret skibsfarterhvervet gennem de senere år, og formålet er gennem en række nydannelser i vor skibsfartslovgivning at tilvejebringe forudsætninger for en gunstigere udvikling inden for dansk skibsfart.

Danmark har store traditioner som skibsfartsland, men man må se i øjnene, at der er en tiltagende risiko for, at Danmark svækker sin position i international skibsfart, såfremt der ikke herhjemme ydes en indsats, der giver dansk skibsfart bedre mulighed for at leve op til de krav, som de senere års udvikling har medført. Dansk skibsfart har været præget af stagnation og relativ tilbagegang, således at Danmark ikke har kunnet bevare sin hidtidige placering i rækken af førende skibsfartsnationer.

Frem til 1959 var den danske handelsflåde under stærk udvidelse. Fra 1948 til 1959 fordoblede vor handelsflåde fra 1,1 mill. BRT til 2,2 mill. BRT; noget lignende gjaldt den svenske handelsflåde, og den norske flåde forøgedes med 150 pct., medens verdensflåden som helhed, bl.a. på grund af reduktion i USAs handelsflåde, kun forøgedes med godt 50 pct. Fra 1959 er der imidlertid kun sket ringe udvidelse, men nok en vis fornyelse af den danske handelsflåde. Fra 1959 til 1963 er verdenstonnagen udvidet 17 pct., fra 125 mill. BRT til 146 mill. BRT. Alene den norske handelsflåde er i disse år vokset med over 3 mill. BRT, eller 31 pct., og den svenske med 550.000 BRT, eller 15 pct., medens den danske handelsflåde fra 1959 til 1963 kun steg ca. 200.000 BRT, eller ca. 10 pct. Dansk skibsfarts andel i verdenstonnagen er mindre nu end før krigen, og medens den norske flåde før krigen var 4 gange større end den danske, er den i dag 5-6 gange større.