

Underbilag.

København, 6. Februar 1916.

Ved et Møde i det af Folketinget nedsatte Udvalg til Behandling af

Forslag til Lov om Bidrag af Skibsfarten m. m.,

hvor Direktørerne *A. O. Andersen, C. M. T. Cold, N. Høst* og *K. Reinhard* var til Stede, fremsatte Direktør *Cold* som Ordfører følgende Udtalelser:

Til en Begyndelse maa jeg beklage, at vi ikke — saaledes som Udvalgets ærede Formand ønskede det i sin Velkomsthilsen til os — er forberedte paa at fremsætte ganske positive Forslag til Løsning af de Opgaver, som man har stillet sig. Dertil kender vi paa Sagens nuværende Standpunkt for lidet til Udvalgets Tanker. Men vi vil gerne fremsætte overfor det ærede Udvalg en Del Bemærkninger, som Lovforslaget netop i den Form, hvori det er forelagt, giver os Anledning til.

Først vil vi dog gerne takke Udvalget, fordi det har givet nogle af Skibsfartens Mænd Lejlighed til at udtale sig overfor Udvalget, idet den foreliggende Situation efter vor Mening er af en saa stor Betydning for hele vort Erhvervs Stilling og videre Udvikling. Og det staar for os saaledes, at Udvalgets Afgørelse af det fremlagte Lovforslags Skæbne kan blive en Dom over hele vort Erhvervs Fremtid.

Dansk Skibsfart har altid været meget lidt repræsenteret i den danske Rigsdag, og i ethvert Fald for Øjeblikket har vi slet ingen Repræsentation i Folketinget. — Og dog er vel alle enige om, at Skibsfarten er et Erhverv af stor national Betydning. Men indenfor Erhvervene indtager det i Grunden en Særstilling. Naar man lige undtager Ruteskibene, har Erhvervet som en Følge af Forholdene ikke nogen stærk Tilknytning til andre danske Erhverv. Dette har sin Grund i de særlige Forhold her i Landet, hvor Importen og Eksporten ikke staar i det rette Forhold til hinanden. Importen — navnlig af Kul, Korn og Foderstoffer — er forholdsvis meget større end Eksporten, der væsentlig bestaar af Landbrugsprodukter. Og for Landbrugsprodukternes Vedkommende er Forholdet endda det, at en Del af Eksporten under normale Forhold besørges af fremmed Tonnage. Vistnok væsentlig fordi dansk Skibsfart, der jo har været overladt ganske til sig selv og alt-saa ikke har nydt nogen Art af Beskyttelse overfor Konkurrencen, har maattet bukke under for Overmagten i denne. Den Rygrad, som en national Skibsfart skulde have i en Eksport, der stod i nogenlunde rimeligt Forhold til Importen, mangler altsaa — og dermed Betingelserne for en rent national Skibsfarts Udvikling.

Hertil kommer — og dette ønsker jeg at sige uden nogen som helst Bebrejdelse, men kun for at konstatere en Kendsgerning: at danske Købmænd bruger danske Skibe i Flæng med andre, efter som Skibenes Position nu passer, og at heller ikke danske Statsvirksomheder under nogen Omstændigheder føler sig kaldede til at give dansk Skibsfart noget Særfortrin. Vi behøver blot at pege paa, at Tilførslerne til Orlogsværftet og af Kul til Statens Brug ganske sikkert i de allerfleste Tilfælde vil vise sig at være besørgede af fremmed Tonnage og ikke af dansk. Følgen af disse Forhold er jo, at den almindelige danske Skibsfart har søgt sit Marked ude omkring i Verden: den har internationaliseret sig.