

med til en Udvalgsbehandling. Det er muligt, at den kan undgaas, for i al Almindelighed anser jeg, som sagt, Lovforslaget for godt, og de Takster, som her foreslaas, kan efter min Mening paa ingen Maade siges at komme til at hvile som et Tryk paa Storskibsfarten. Jeg anbefaler altsaa Lovforslaget til det høje Tings Velvillie.

Bunch: Hvis Lovforslaget om Tilsyn med Skibe alene havde indeholdt Bestemmelserne om at indføre Lastelinie og Fribordscertifikater og de Lettelser for Sejlskibene, som foreslaas, vilde vi fra konservativ Side ubetinget have kunnet gaa med dertil, da vi finder, at dette er gode og paakrævede Foranstaltninger, der bør træffes til Beskyttelse og Beroligelse for den af de sidste Forlis noget opskræmte Befolkning, og for saa vidt angaar disse tre Punkter, vil jeg godt kunne slutte mig til Lovforslaget. Men Ministeren har benyttet Lejligheden til en Revision af Loven af 1920, og dette gør, at Lovforslaget møder ikke saa lidt Modstand særlig fra Dampskibsredernes Kreds. Jeg ved jo nok, at det Bidrag, der afkræves Skibsfarten til Tilsynet, kan siges at være forholdsvis ringe, men hvis man sammenligner det med, hvad der kræves i andre Lande, hvor London-Konventionen af 20. Januar 1914 heller ikke er sat i Kraft, men kun gennemført delvis som her, vil man se, at vi er meget haardt handikappet herhjemme. Jeg skal med den højtærede Formands Tilladelse læse et Par Tal op til Belysning heraf. Den Afgift, der svares i Danmark for Øjeblikket for Tilsyn med ca. 1 Million Tons, er 155 000 Kr. I Norge, hvor der findes 2½ Million Tons, svarer Dampskibsrederne kun 75 000 Kr. i Afgift om Aaret, endskønt Landets store Udstrækning gør Tilsynet meget kostbart, og de samlede Udgifter til Statstilsynet dør andrager 280 000 Kr. I Norge er Forholdet mellem Statstilsynet og Klassificeringsselskabernes Tilsyn ordnet paa en for Skibsfarten ret tilfredsstillende Maade, idet det norske Statstilsyn udsteder Fartscertifikater paa Grundlag af disse Selskabers Besigtigelse, gældende for nye Skibe for 16 Aar, efter fornyet Besigtigelse for 8 Aar og endelig for 4 Aar, altsaa for kortere Tid, efterhaanden som Skibene forældes. I Sverige bliver Klassificeringsselskabernes Tilsyn i det store og hele anerkendt af Statstilsynet. Det er Klassificeringen i de store Selskaber Lloyd og Veritas, som lægges til Grund, og der gøres aldrig nogen Sinde Indsigelse imod den. Det er et udmærket paalideligt Til-

syn, de udøver, saaledes at de Skibe, som er klassificeret i dem, altid vil kunne blive assureret paa de gunstigste mulige Vilkaar. Omkostningerne ved Statstilsynet for Sveriges Handelsflaade, ca. 1 Million Tons, udgør 170 000 Kr. og dækkes i det store og hele udelukkende af Staten uden Udgift for Rederierne. Hvad Belgien angaar, fastsætter den belgiske Tilsynslov udtrykkeligt, at ethvert Skib, som regelmæssig tilses af en anerkendt Klassifikationsinstitution, er fritaget for Statstilsyn vedrørende de Forhold, som Instituttet fører Tilsyn med. Afgifterne for Tilsynet er smaa, f. Eks. betales for Fartscertifikat for et nybygget Skib paa 3 000 Brutto-Tons kun 400 Fr., medens vi herhjemme for vort Statstilsyn betaler for et Skib svarende til denne Størrelse 2 300 Kr., altsaa en meget stor Afgift. I Tyskland udøves der ikke noget Tilsyn af Statsmyndigheder. I England, Verdens førende Søfartsnation, er Forholdet det, at hvad Lastskibe angaar, beskæftiger Board of Trade sig ikke med Tilsyn af saadanne Forhold, som Klassifikationsinstitutionen fører Tilsyn med, kun for Passagerskibe udøver Board of Trade det fulde Tilsyn. Britiske Skibe betaler praktisk talt intet for Board of Trades Tilsyn, efter at Skibene en Gang er gaaet i Fart, og for nye Skibe betales for Udstedelse af Fartscertifikat og Fribordscertifikat kun nogle faa Pund, f. Eks. for et Skib paa 3 000 Tons ca. 7 Pund Sterling. Naar vi sammenligner Forholdene i denne Henseende her i Landet med Forholdene i de Lande, som vi nærmest har at konkurrere med, vil vi se, at den danske Skibsfart er meget stærkt handikappet. Jeg kunde derfor tænke mig, at der ved en Udvalgsbehandling kunde tilvejebringes Forslag om nogle Lettelser og Lempelser for Skibsfarten, som jeg tror, at den vil komme til at trænge haardt til. Som sagt, jeg gaar beredvillig med til Nedsættelserne for Sejlskibenes Vedkommende, men jeg kan ikke se rettere end, at vi, hvis vi, saaledes som Konjunkturerne for Skibsbygning ligger, skal kunne konkurrere med det snart meget leveringsdygtige Tyskland, bliver nødt til at give den danske Skibsfart Lempelser, som kan skabe saadanne Vilkaar for den, at den kan deltage i Konkurrencen. Jeg vil derfor tillade mig at henstille, at der bliver nedsat et Udvalg til Behandling af denne Sag.

Hvis vi dernæst vender os til Tilsynet herhjemme, er det langt fra mig paa nogen Maade at ville sige, at det ikke er godt. Det er vist ganske udmærket, og det bør