

[P. Andersen.]

ministeren i Tingets Møde i Torsdags erklærede, at Merindkomstskatten vil bortfalde, tør det maaske forventes, at Rederne kan se Fremtiden i Møde uden Angst, selv om der bliver paalagt hele Erhvervet en Udgiftsforøgelse paa 341 100 Kr. Jeg anbefaler Forslaget til hurtig og velvillig Behandling.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Arbejdstid til Søs, skal jeg ikke lægge Skjul paa, at det vilde have været mig en stor Glæde, om jeg inden min Udtræden af Rigsdagen havde faaet Lejlighed til at medvirke til denne Sags Løsning. Gennem mange Aar har jeg beskæftiget mig med denne Sag, og jeg beklager meget, at Forholdene har udviklet sig paa en saadan Maade, at Mulighederne for 8 Timers Dagens Gennemførelse ikke for Tiden er til Stede. Paa Søfartskonferencen i Genève i 1936 var den Anskuelse udbredt, at Sagen vilde faa svært ved at komme igennem, efter at England havde stemt imod. Og den forønskede Enighed, som er nødvendig for en Løsning i de nordiske Lande, har desværre ikke kunnet gennemføres. Som af Handelsministeren ved Fremsættelsen oplyst har et Embedsmandsudvalg for de fire nordiske Lande beskæftiget sig med Sagen og har ogsaa haft Held til at naa frem til en fælles Opfattelse, hvilende paa 8 Timers Dagen, men nu viser det sig, at Norge for Tiden behandler et Lovforslag, der i betydelig Grad afviger fra den i Sverige gennemførte Lov, som synes at vinde Tilslutning i Finland. Den fælles Linie er altsaa forladt, og under disse Forhold ser den højtærede Minister sig af Hensyn til den internationale Konkurrence og den indenlandske Skibsbygning ikke i Stand til at fremsætte et Forslag. Efter de saaledes foreliggende Forhold og efter Oplysninger, der for øvrigt er i min Besiddelse, maa jeg tilslutte mig den af Ministeren truffne Bestemmelse.

Vanggaard: I sin Fremsættelsestale bebudede den højtærede Handelsminister en almindelig Revision af Sønæringsloven, og alene af den Grund synes jeg, der kunde have været Anledning til at vente med det foreliggende Lovforslag. Af Konkurrencehensyn vilde det have været overordentlig heldigt, om man havde nogenlunde ensartede Bestemmelser Verden over, og et Skridt i den Retning var jo Genève-Konventionen, der desværre ikke blev tiltraadt af England, hvorfor vi ikke har faaet den Ensartethed, som vi alle kunde ønske — heller ikke med de nordiske Lande. Jeg kan ikke se, at det haster noget med dette Lovforslag, navnlig

naar vi tænker paa den bebudede almindelige Revision af Sønæringsloven.

Det er maaske ikke saa vanskeligt at opspore Drivfjederen til Fremsættelsen af dette Lovforslag. Jeg mener, den kan søges i den under det næste Punkt paa Dagsordenen opførte Sag, forelagt af det ærede Medlem Hr. Aksel Larsen, som mange af disse Bestemmelser jo har en mærkelig Lighed med. Det meste af Lovforslaget er alt gennemførte Bestemmelser og Bekendtgørelser i Henhold til den bestaaende Sønæringslov. Kun § 4 er egentlig ny og tilsigter en Forøgelse af Dæksmandskabet. Dansk Dampskibsrederiforening oplyser, at af de under Foreningen hørende 449 Skibe vil 197 blive berørt af Lovforslaget, og Merudgiften til Lønning og Kost vil blive 321 000 Kr., som ogsaa det ærede Medlem Hr. P. Andersen nævnte. Hertil kommer saa tillige Overtidstillæg, men denne forøgede Udgift falder netop paa de mindre Skibe, som daarligst kan bære dette Paalæg. For 3 Aar siden var deres Antal 173, i Dag er det 155. — Antallet er altsaa stærkt nedadgaende, og der er ikke Tvivl om, at nye Byrder yderligere vil formindske Antallet af disse Skibe, og da det er de mindre Skibe, der giver mest Beskæftigelse, har mest Mandskab i Forhold til Tonnagen, vil Lovforslaget, dersom det gennemføres, utvivlsomt komme til at virke stik imod sin Hensigt.

Sammenligner vi os med andre Lande, synes der heller ikke at være nogen Grund til dette Lovforslag. I Sverige, vel det Land, vi bedst kan sammenligne os med, har man Bemandingsregler, der kun er et Aar gamle, og de er ganske de samme som her for Skibe mellem 2 500—3 500 t. Nu forlanges der her 1 Matros mere pr. Skib, og det bliver i Forhold til Norge endnu mere vidtgaaende, idet vi vil faa 2 Matrosere mere paa samme Størrelsesgruppe af Skibe. Men ser vi paa andre Lande, ser vi f. Eks. paa Østersøstaterne, hvormed vi væsentlig konkurrerer med de mindre Fartøjer, saa har de lavere Hyre og ringere Kost, og største Delen af de Lande, vi skal konkurrere med, har under en eller anden Form Statssubvention; i England er det under Overvejelse, og denne Overvejelse gaar ud paa et Tilskud paa 200 Mill. Kr. I De forenede Stater i Nord-Amerika, Belgien, Frankrig, Italien, Polen, Holland, Tyskland har man under den ene eller anden Form Statsstøtte til sine Skibe, men som det ærede Medlem Hr. P. Andersen har nævnt, og som ogsaa Dansk Dampskibsrederiforening har Lov til at fremhæve: dansk Skibsfart er et