

[Vanggaard.]

helt frit Erhverv og skal under de nævnte Omstændigheder, med denne Konkurrence fra en overvejende statssubventioneret Skibsfart, klare sig paa Verdensmarkedet ved sin egen Styrke. Faar vi Handelskrig mellem Landene, hvad Statssubvention i og for sig er et Skridt til, hvordan skal det da gaa med dansk Skibsfart, der nu bringer de mange Millioner hjem til Danmark og herigennem beskæftiger vore Værfter? Der kan peges paa Udbytter, der kan peges paa, at sidste Aar var et godt Aar for Dampskibsfarten, som jo er den Skibsfart, vi særlig regner med, da Sejlskibsfarten hovedsagelig er gaaet ud. Men hvor mange daarlige Aar ligger der ikke bag? Og der kan være Grund til at ruste sig til Fremtiden.

Det ærede Medlem Hr. P. Andersen var inde paa, at i Forhold til Norge skulde Skibsfarten herhjemme have en Skattebegunstigelse, som han stillede i Relation til Statssubventionen. Det tror jeg nu ikke, der bliver meget af. Men skal man se paa Skibsfartens Indtægter og Skat, maa man ogsaa tænke paa den personlige Skat, der kommer bagefter for Skibenes Ejere. Den er jo ganske overordentlig betydelig, og naar vi tager den med i Betragtning, er sikkert Skattebyrden her i Landet højere end i de allerfleste Lande, som vi kan sammenligne os med. Der er ikke Tvivl om, at nye Byrder kan ikke taales, saaledes som Tilbagegangen i de mindre Skibes Antal viser, og det er jo de Skibe, der har mest Bemanding i Forhold til Tonnagen, og som derfor beskæftigelsesmæssigt har meget betydelig Interesse. Hvis det foreliggende Lovforslag gennemføres, vil det sammen med andet føre til en Svækkelse af dansk Skibsfart, en Oplægning af Tonnage, som vil bevirke, at adskillig flere Matroser — Dæksmandsskab i det hele — kommer til at gaa ledige, end der kommer flere om Bord. Det vil blive det sandsynlige Resultat af Lovforslagets Vedtagelse.

Vi ønsker Skibsmandskabet gode Kaar, og gennemgaaende har Skibsmandskabet ogsaa her i Landet god og vellønnet Beskæftigelse, men et gammelt Ord siger, at det bedste kan være det godes værste Fjende. Ministeren fremsatte i sin Forelæggelsestale efter at have nævnt Subsidier og Konkurrencen paa Verdensmarkedet følgende overmaade fornuftige Udtalelse, som jeg med den højtærede Formands Tilladelse gerne vil citere:

„Under Hensyn til Skibsfartens internationale Karakter maatte det findes ønskeligt, at Spørgsmaalene om Arbejds-

tidsbegrænsning og Bemandingen søgtes løst paa en saa bred international Basis som muligt. Konventionen af 1936 opnaaede desværre ikke Tilslutning hos Verdens førende Skibsfartsland, England, og Konventionen kan derfor ikke direkte danne Grundlag for Arbejdstids- og Bemandingsregler i Lande, hvis Skibe uden Subsidieforanstaltninger af nogen Art skal deltage i Konkurrencen paa Verdensmarkedet.“

Og videre siger den højtærede Minister følgende, som jeg lægger særlig Vægt paa:

„det gaa naturligtvis ikke an at stille videregaaende Krav her i Landet end dem, der stilles i de Lande, med hvis Skibe vi konkurrerer, idet vi da kunde risikere, at vore Skibe blev slaaet ud og maatte oplægges, til Skade baade for Redere og Søfolk og indirekte for vore Værfter.“

Naar den højtærede Minister har denne prisværdige Opfattelse, haaber jeg, det maa lykkes at mødes i ikke at give dansk Skibsfart Kaar, som i det lange Løb vil svække Beskæftigelsen og dermed være til Skade for Mandskabet, hvis Vel ligger os alle paa Sinde. Jeg mener hermed ogsaa at have taget Stilling til den følgende Sag, som jeg kortelig nævnte i min Indledning, og skal paa mit Partis Vegne anbefale det foreliggende Lovforslag til nøje Overvejelse i et Udvalg.

Westermann: Ligesom det ærede Medlem Hr. Vanggaard er jeg af den Opfattelse, at det Lovforslag, den højtærede Handelsminister her har forelagt, er blevet direkte provokeret af det Forslag, der er forelagt fra kommunistisk Side, idet jeg har saa megen Tiltro til den højtærede Handelsminister at jeg tror, han gerne vilde have undgaaet at fremsætte et saadant Forslag, men af valgtaktiske Grunde har han været nødt til at fremsætte det paa nuværende Tidspunkt. Det Lovforslag, som den højtærede Handelsminister har fremsat, er jo væsentligt lempeligere end det Forslag til Beslutning af Folketinget, som er stillet fra kommunistisk Side. Motiveringen for det kommunistiske Forslag er jo især, at man ønsker at skabe større Sikkerhed paa Søen. Den højtærede Handelsminister har i sit Forslag for saa vidt taget Afstand derfra, idet den højtærede Minister udtrykkeligt siger, at Kravet til Skibes Bemanding ud fra rent sikkerhedsmæssige Hensyn paa Søen, allerede er fyldestgjort ved Bekendtgørelse af 6. Januar 1933, og at de Ændringer, som her foreslaas, foretages ud fra andre Hensyn. Det er løst