

ner er ikke nogen let Sag. Det er Dispositioner, der ikke træffes pr. Brev og efter lange Overvejelser, men pr. Telegram. Jeg formoder, at hvis man paa et Rederikontor har en Stabel Telegrammer af den og den Størrelse, har man en Stabel Breve af et saa og saa meget mindre Omfang, det er Telegrammer saa godt som alt sammen. Alle Afgørelser er omgaaende, der skal handles meget hurtigt. Jeg har nok hørt, at det ærede Medlem for Københavns 2den Valgkreds har henvist Handelsministeren til Telefonen. Det er maaske rigtigt, men saa burde der lægges en særlig Ledning fra Handelsministeriet til hver Reder i Landet med Dag- og Nattjeneste. I hvert Fald fik den højtærede Handelsministers Administration en vanskelig Opgave at løse. Heller ikke bliver det en let Sag at administrere Skibsværfterne. Jeg forstaar meget vel, at det ærede Medlem fra Horsens (Hans Nielsen) synes, at dette er meget tiltalende. Han vil helst have, at det hele, Skibsværfter og Skibene, skal ind under Statens Ledelse, men der skyldes nu en Gang et Bevis for, at man ad den Vej kan faa den Slags Ting til at gaa. Der er ikke mange udenfor Socialdemokraternes Kreds, der tror derpaa. Der er med Rette peget paa, hvor vanskeligt det er at træffe Bestemmelser, naar det drejer sig om Overtagelse af Reparationer. Det ærede Medlem fra Horsens har selv fremhævet dette Forhold og synes her at have ret betydelige Betæneligheder. Og det samme ærede Medlem pegede paa de Vanskeligheder, der er, naar Talen er om Nybygninger. Hvis der i dette Øjeblik er afsluttet en Række Kontrakter om Nybygninger paa danske Værfter, er det et Forhold, som under en normal Situation vilde være overordentlig glædeligt. Vi er glade, naar de danske Dieselmotorskibe søges af Udlandet som en udmærket, teknisk værdifuld Præstation. Under alle andre Forhold end de nuværende vilde det være overordentlig lykkeligt, at saa mange Skibe var bestilte her og saa meget Arbejde var tilført Danmark. Men i Øjeblikket er dette en mindre tilfredsstillende Situation af de Grunde, som jeg har haft Lejlighed til at fremføre.

Nu kommer vort Handelsministerium altsaa til at staa overfor det Spørgsmaal: Hvorledes skal man forholde sig med de Skibe, der er bestilte af Udlandet, og som skal bygges for svensk og norsk Regning? Det ærede Medlem fra Horsens sagde, at efterhaanden som Bygningerne skrider

frem, betales der for Skibene, og ifølge Kontrakterne er Skibene da de vedkommende fremmede Rederiers Ejendom. De er ganske vist ikke dermed bragte ud af Landet, men det er i hvert Fald saaledes, at det ikke vil være muligt for det paa-gældende Skibsværft at disponere over Skibene og sige til vedkommende Modtager: Nu maa du behage at vente til næste Omgang, dette Skib kan du ikke faa. Det vil ikke være muligt. Jeg tror, at hvis den højtærede Handelsminister staaar overfor misfornøjede svenske eller norske Redere, som i god Tro har bestilt Skibene, udbetalt paa dem og delvis er blevet Ejere af dem og kommer for at faa disse Skibe udleveret, vil han befinde sig i en ikke synderlig behagelig Situation, hvis han ikke tænker sig at imødekomme disse Ønsker. Jeg slutter mig fuldt ud til de Betragtninger, det ærede Medlem fra Horsens har fremsat om Ønskeligheden af, at vi hjælper vore Nabolande, men netop derfor vil det være dobbelt vanskeligt overfor disse Lande, som ogsaa har den samme Hensigt og Villie overfor os, paa et saadant Punkt som dette at lukke Døren i Laas og sige: Her er spærret, her kommer ingenting ud. Det vilde være en overordentlig vanskelig Sag. Jeg tror altsaa, at denne Lov ikke vil give nogen synderlig behagelig Magt til den højtærede Handelsminister, og jeg er bange for, at Haanden i Hanken nok til sidst vil bevirke, at Krukken kommer hankeløs hjem.

Man vil maaske henvise til, at naar Loven først er vedtaget, kan Handelsministeren træde i Forbindelse med de paa-gældende Organisationer, med Fragtnævnet og Industriens Repræsentationer, og bede dem hjælpe til. Det antager jeg, at Ministeren ogsaa vil gøre. Jeg anser det for givet, at Ministeren til Gennemførelse af denne Lov vil behøve al den Støtte, der kan faas af den objektive Sagkundskab. Det vil ikke være Ministeren muligt, tror jeg, at administrere Loven saaledes, at han kun træder i Forhold til enkelte Rederier eller enkelte Skibsværfter. Han vil sikkert være nødt til at træde i Forbindelse med den samlede Organisation henholdsvis for Skibsfarten og for Skibsværfterne for at faa den uafhængige objektive Sagkundskab paa dette Omraade til Raadighed for mest muligt at eliminere den enkeltes Særinteresser. Man kan da spørge: Hvorfor har den højtærede Minister ikke foretrukket, forinden Loven blev forelagt, at træde i Forbindelse med disse Organisationer? Hvorfor har den højt-