

Salg af Skibe, skulde gives ud til andet Ojemed end Bygning af Skibe, idet man baandlagde Kapitalerne. Saa vidt jeg ved, er disse Kapitaler endnu baandlagte; men da Forholdene utvivlsomt er saadanne, at der ikke mere er Mangel paa Tonnage, vilde det formentlig være naturligt at give disse Kapitaler fri. Jeg tillader mig at spørge den højtærede Handelsminister, hvorledes man i Ministeriet stiller sig hertil. De Beløb, der er kommet ind i Statskassen fra Skibsfarten, er som tidligere nævnt meget store. Alene i Skat er der gennem Krigsaarene betalt ca. 220 Mill. Kr., i Form af formindsket Fragt er der ydet rundt regnet 76 Mill. Kr., og som en særlig Gave, kunde man næsten sige, fra Skibsfartens Side er der givet Staten af en Assurancefond ca. 20 Mill. Kr. Staten havde ikke noget juridisk Krav paa dette Beløb, men takket være Velvillie fra Skibsfartens Side har Staten faaet de nævnte ca. 20 Mill. Kr.

Det er en given Sag, at for Skibsfarten i Almindelighed betyder Kulfragterne og Kulspørgsmaalet i det hele taget ganske overordentlig meget, og da Ordføreren for Socialdemokraterne, det ærede Medlem Hr. Hauge, var inde paa hele Kulspørgsmaalet, vil ogsaa jeg gerne knytte et Par Bemærkninger dertil. Vi er her i det lykkelige Tilfælde, at den højtærede fungerende Handelsminister er ikke alene fungerende, men virkelig Trafikminister, og her vil jeg gerne endnu en Gang tillade mig at komme en lille Smule ind paa Spørgsmaalet om Kulindkøbene til Statsbanerne. Jeg vil spørge den højtærede Trafikminister, om det er rigtigt, hvad der forlyder, at Statsbanerne har købt Kul ikke alene til 9 Maaneder, men yderligere til ca. 9 Maaneder. Hvis dette skulde være rigtigt, hvad jeg altsaa har god Grund til at tro, vil det utvivlsomt betyde en meget stor Udgift for Staten; en Udgift, som ogsaa vil faa Indflydelse paa den kommende Finanslov. Jeg haaber, at den højtærede Minister, selv om Spørgsmaalet ligger noget udenfor den her debatterede Sag, vil benytte Lejligheden til enten at bekræfte eller afkræfte dette Forlydende, at Kul købet skulde andrage et Forbrug ikke for 9 Maaneder, men snarere for 18 Maaneder.

I Forbindelse med Skibsfarten, som nu takket være de lave Fragter snart paa ny vil blive frit stillet, staar i høj Grad Skibsbygningsindustrien. Den hører til den Række af Virksomheder, som sidder ganske overordentlig vanskeligt i det, idet der vistnok ikke mere nu kontraheres noget nyt Skib, dels paa Grund af, at man udefra kan skaffe et Skib væsentligt billigere, og dels

paa Grund af, at Fragterne er af en saadan Størrelse, at det slet ikke er lønnende at sejle med Skibe, byggede til de Priser, som maa betales for et Skib, der bygges her i Landet — uagtet det nu er væsentligt billigere at bygge Skibe her i Landet, end det var for kort Tid siden. Skibsbygningsindustrien er altsaa en Virksomhed, som i høj Grad maa paakræve det offentliges Interesse, hvis den overhovedet skal kunne gaa.

Det kan se ud til, at det snart kan gaa paa lignende Maade med den danske Skibsfart. Jeg benytter Lejligheden til at spørge, om det kan anses for sandsynligt, at den danske Stat, hvor det er muligt, giver den danske Skibsfart et Fortrin med Hensyn til at faa de nu ikke overdrevent mange Laster, som er i Markedet. Jeg vil ogsaa spørge, om man overhovedet har skænket den Side af Sagen nogen Tanke, den Gang man kontraherede de store Kulmængder fra Amerika, om man i mindste Maade har gjort sig Anstrengelser for, at de danske Skibe i fortrinsvis Grad kunde komme i Betragtning, eller om man fuldstændig har skudt det Spørgsmaal fra sig og har købt Kullene cif dansk Havn, saaledes at det altsaa blev Afladeren, der ganske alene bestemte, om Skibene, der anvendtes til Hjemførelse af disse Kul, blev danske eller Skibe af anden Nationalitet. Det forekommer mig, at naar Staten — hvad jeg for saa vidt mener, den har gjort med Rette — har krævet store Ofre fra Skibsfartens Side i den Tid, det gik godt for Skibsfarten, maa man med Rimelighed kunne forlange, at der tages det størst mulige Hensyn til den danske Skibsfart nu, da man staar i Tider, hvor det ganske afgjort ikke gaar særlig godt. Skulde Tilfældet være, at man ikke ved disse Kulindkøb har taget Hensyn i saa Henseende, maaske ud fra den Betragtning, at den Gang laa Markedet ikke saa svagt, er det mit Haab, at man ved senere større Leverancer i størst mulig Grad — i hvert Fald saa længe Markedet ligger saa uheldigt for Skibsfarten, som det gør — bestræber sig for, at den danske Handelsflaade anvendes ved Transport af Varer til og fra Danmark.

Med disse Ord skal jeg igen anbefale Lovforslaget til uforandret Vedtagelse.

**Rode:** Ligesom det ærede Medlem Hr. Hauge kunde ogsaa jeg have ønsket, at der sammen med dette Forslag var fremkommet Oplysninger om den store Virksomhed, som er udfoldet under Fragtnævnets Ledelse. Men jeg skal ikke lade dette Ønske medvirke til at sinke Lovforslagets Gang, disse Oplysninger kan jo faas paa anden