

og hertil maa man i vort Klima henregne en Isbryder. De private Baner kræver dog ikke, at Staten skal forsyne dem med Snepløve. Og at den højtærede Minister først skulde gennemføre denne Lov om Frigivelse af Assurancesummerne og derefter komme til Rigsdagen og forlange Penge til Bygning af en Isbryder, vilde dog være ret opsigtsvækkende. Paa den anden Side kan man ikke lægge Hænderne i Skødet og lade Naturkræfterne have frit Spil.

Jeg vil dernæst gøre et Par Bemærkninger om Assurancesummerne. Det ærede Medlem af Folketinget Hr. Gamborg udtalte i Efteraaret 1919 ved Behandlingen af en tilsvarende Lov, som jeg ikke skal komme nærmere ind paa, at Assurancesummerne udgjorde et Beløb paa 84 Millioner for 128 Forlis, heraf 79 Millioner for 90 Dampskibe. Da Folketinget i Marts 1921 forespurgte hos den højtærede Handelsminister, hvor stort Tabet var, sendte den højtærede Minister den 23. Marts Udvalget et Svar, der lød paa, at disse Summer udgjorde ca. 31 1/4 Million. Men da Udvalget, der formodentlig ikke vilde nøjes med dette summariske Tal, sendte den højtærede Minister en ny Forespørgsel, sendte Handelsministeren 14 Dage efter en Redegørelse for disse Millioner. Og det viste sig nu, at Summen ikke var 31 1/4 Million, men 2 1/2 Million mere, nemlig 33 4/5 Million. Det er lidt forbavsende, synes det mig, at man i Handelsministeriet i Marts opgiver Summen til 31 1/4 Million og 14 Dage efter til 33 4/5 Million. Under de Forhandlinger, der nu har fundet Sted, har den højtærede Minister imidlertid opgivet Summen til 26—27 Millioner. Jeg vil da gerne spørge den højtærede Minister, om man altsaa skal forstaa denne Nedgang i de baandlagte Assurancesummer saaledes, at Skibsfarten siden Septemner 1919 har anskaffet Skibe for de ca. 60 Millioner, som Beløbet er gaaet ned med.

Det er meget interessant, at den Afskrift af Skibsregisteret, som den højtærede Minister sendte Udvalget, og som i øvrigt har en mærkelig Form, da der ikke gives Datoer for Indregistreringen af Skibene, saaledes at man ikke er i Stand til at se, hvornaar disse Skibe er blevet opført i Registeret, men kun faar at vide, at det er sket i Tiden fra 1. August 1914 til Udgangen af 1920 — det er meget interessant, siger jeg, at denne Afskrift viser, at vort største Rederi i Aarene 1914—20 har faaet indregistreret saa godt som alle de store Skibe, der er blevet bygget; der er ganske vist et Par Selskaber, som har faaet nogle

store Skibe indregistreret, men Hovedparten falder dog paa dette ene Rederi. Det paagældende Selskab har altsaa fundet, at det var en klog Politik i dette Tidsrum at forøge og forny sin Flaade. Jeg kan ikke billige alt, hvad dette Rederi foretager sig, og navnlig maa dets Bestilling af Skibe i Udlandet tidt falde en noget for Brystet, men man kan ikke andet end erkende, at det i mange Henseender staaar som et Mønster med Hensyn til Konsolidering af Selskaberne. Det viser sig da ogsaa, naar man efterser Listen over Selskaber med baandlagte Midler, at dette Selskab kun findes opført med en ganske ringe Sum, hvorimod andre Selskaber staaar opført med adskillige Millioner. Man husker fra Begyndelsen af 1921, tror jeg, hvorledes et af vore Selskaber erklærede, at det vilde likvidere. Man maatte den Gang spørge sig selv, om dette Selskab da var saa sikker paa, at Handelsministeren snart vilde fremlægge og vilde kunne faa gennemført et Lovforslag angaaende disse Millioners Frigivelse. Det lød jo lidt aparte, at et Selskab med mange baandlagte Millioner saadan uden videre kunde erklære, at nu vilde det likvidere. Det viste sig da ogsaa, at ganske vist fremlagde Handelsministeren Lovforslaget, men det blev ikke gennemført i Fjor, og Selskabet maatte derfor trække sin Beslutning om Likvidation tilbage; i Stedet for solgte det sine Ejendele til et Søsterselskab, der saa udbetalte Aktionærerne deres Aktier til meget høje Kurser. Fra dette Søsterselskabs Side, som selv har adskillige Millioner baandlagt, kan man naturligvis godt tænke sig, der er et stærkt Ønske om at faa disse Millioner befriet. Men naar man sammenligner den Tilstand af Ælde, hvori mange af de Selskaber, som vil have store baandlagte Summer frigivet, holder flere Skibe, med Forholdene indenfor andre Rederier, som har nye og moderne Flaader og ingen baandlagte Summer, synes vi for vort Vedkommende ikke, at man kan faa nogen som helst Tilbøjelighed til at frigive disse Summer.

For Arbejderklassen er denne Sag af stor Betydning. Arbejderne kan ikke staa ligegyldige overfor dette, at Erhvervsselskaber i en Krisetid faar fri Raadighed over Midler, som naturligt skulde anvendes til Produktionsmidlernes Vedligeholdelse og Udvidelse. Det er baade her paa Rigsdagen og ude i Landet af Venstrepartiet blevet brejdet Erhvervene, at de i de fede Aar udbetalte for store Dividender og Bonus, og disse Bebrejdelser er fremsat for at motivere, at det nu ikke kan nytte, at