

[Elmquist.]

lige er ganske ens med det, der blev fremsat af den socialdemokratiske Regering i Samlingen 1925—26, og med det, som blev fremsat af den højtærede Handelsminister i Foraaret 1927 i Landstinget, hvilket Forslag jo senere i Sommeren 1927 blev indbragt her i Tinget. Forslaget er, som sagt, i det væsentligste ganske i Overensstemmelse med disse Forslag, og da der fra de fleste Sider er givet Tilslutning til Lovforslaget, mener jeg, at der nu maa være en Mulighed for at faa det gennemført hurtigt.

Kun med Hensyn til et enkelt Punkt har der været divergerende Meninger, nemlig med Hensyn til den Ændring, der i Foraaret blev indføjet af Landstinget. Som det høje Tings Medlemmer sikkert erindrer, indeholdt § 5, 3die Stykke, i Lovforslaget, saaledes som det blev fremsat af den højtærede Handelsminister i Landstinget, en Bestemmelse om, at Damp- og Motorskibe, hvis Maskinkraft beløb sig til over 500 HK., skulde ved Fart paa fremmede Verdensdele og paa Middelhavet foruden en Maskinmester af 1ste Klasse og en Maskinmester af 2den Klasse have en Undermester, og naar disse Skibes Maskinkapacitet kom op over 800 HK., skulde der foruden en Maskinmester af 1ste Klasse og en Maskinmester af 2den Klasse yderligere være en Maskinmester af 2den Klasse. Imod denne Bestemmelse, for saa vidt angaar Farten paa Middelhavet, var der i Landstinget et Flertal, og der blev derfor foretaget den Ændring, at Kravet om denne yderligere Maskinbetjening ved Fart paa Middelhavet bortfaldt.

Den højtærede Handelsminister har nu fremsat Lovforslaget her i dette høje Ting med den nævnte af Landstinget foretagne Ændring. Jeg skal ikke komme ind paa en udførligere Omtale af denne Ændring, om hvis Betimelighed der, som sagt, er divergerende Meninger, men indskrænke mig til at udtale, at Forholdene for vor Skibsfart stadig er saa uhyre vanskelige, at Lovgivningsmagten efter min Mening bør gøre alt for at begrænse de udgiftforvoldende Forpligtelser, der lægges paa den. Da Forholdet nu er det, at i hvert Fald store Kredse indenfor Sagkundskaben mener, at dette Krav om den yderligere Maskinbetjening ved Fart paa Middelhavet ikke er strengt saglig begrundet, og da man endvidere i adskillige af de Lande, hvormed vor hjemlige Skibsfart konkurrerer — hvorfor det er af største Betydning, at

vor Skibsfarts Vilkaar i hvert Fald ikke er ugunstigere end disse Landes Skibsfarts Vilkaar —, ikke har en saadan Bestemmelse, bør man ikke bebyrde Skibsfarten med den yderligere Udgift, der er forbundet dermed. Men da der altsaa er delte Meninger om Spørgsmaalet, vil det jo være naturligt at lade Lovforslaget gaa til en fornyet Behandling i et Udvalg for at høre, om der skulde komme Synspunkter frem, som afgørende taler for at beholde denne Bestemmelse, som har staaet i det oprindelige Lovforslag, og som — det skal jeg dog tilføje — ogsaa findes i Loven i Øjeblikket.

I øvrigt hilser jeg med Glæde de forskellige andre Ændringer af Loven af 28. Februar 1916, som her foreslaas, da det er Ændringer, som for en stor Del vil medføre Lempelser i Kravene til Skibene og dermed Beparelser for Skibene, hvorved der vil gives den danske Skibsfart en Lettelse i dens Konkurrence med Udlandets Skibsfart. Jeg tænker her selvfølgelig baade paa de Lempelser, der gives for Dampskibene, og paa dem, der gives for Sejlskibene, men jeg vil gerne særlig fremhæve, at ikke mindst de Lempelser, der gives for Sejlskibene, er af meget stor Betydning. Som jeg har sagt ved en tidligere Lejlighed i dette høje Ting, er Sejlskibserhvervet særlig haardt ramt i disse vanskelige Tider, om end Dampskibsfarten jo ogsaa maa føle Tidens Vanskeligheder.

Jeg skal ikke komme nærmere ind paa de foreslaaede Ændringer af Loven af 28. Februar 1916, men kun pege paa de nye Grænser, som foreslaas for Motorkraftkapaciteten med Hensyn til, hvilken Betjening der skal være paa Skibene. Hidtil har det været saaledes, at i Sejlskibe med Hjælpemotor paa indtil 50 HK. kræves der ikke nogen særlig Motorpasser, men denne Grænse forandres nu til 120 HK. Endvidere er det for Tiden saaledes, at naar et Sejlskib med Hjælpemotor kommer op paa en Motorkraft af over 150 HK., skal Motoren betjenes af en Maskinmester, men denne Grænse sættes nu helt op til 250 HK. Kommer Motorkraften op over 250 HK., kræves der efter Lovforslaget en Maskinbetjening, for hvilken nærmere Regler vil være at fastsætte af Handelsministeriet.

For Sejlskibe med Hjælpemotor vil de her foreslaaede Forandringer med Hensyn til Motorbetjeningen betyde store Beparelser, og derfor haaber Sejlskibserhvervet paa, at disse Bestemmelser kan blive gennemført hurtigst muligt, og naturligvis