

[Ministeren for Søfart og Fiskeri.]

har den Ære at foreslaa, er jo ikke nogen Kriselovgivning, men tager netop Sigte paa normale Forhold. Og her vil jeg da gerne fremhæve, at der ikke kan siges at eksistere nogen bestemt forud fastsat Grænse for, hvor stor et enkelt Lands Handelsflaade kan eller bør være; det afhænger i høj Grad af Rederiernes Dygtighed til at skaffe Skibene Beskæftigelse til passende Fragter og af Skibsbesætningernes Dygtighed. For et lille Lands Betalingsbalance overfor Udlandet vil det imidlertid altid være af den største Betydning at have en stor Flaade, fordi en væsentlig Del af Indtægten naturnødvendigt bliver tjent i Udlandet og hjemført til Landet selv, og ogsaa set fra et Beskæftigelsessynspunkt har Flaadens Størrelse naturligvis sin ikke uvæsentlige Betydning.

Det er min Opfattelse, at dansk Skibsfart under ellers lige Vilkaar særdeles vel er i Stand til at tage, hvad man kunde kalde den forretningsmæssige Konkurrence op med Udlandets Rederier. Og hertil kommer, at der sikkert rundt om paa vore store Rederikontorer sidder unge initiativrige Mænd, oplærte i det paagældende Fag, som blot ikke er i Stand til at skaffe nødvendig Startkapital, men ellers har Ønske om at begynde Rederivirksomhed. Vi har i hvert Fald Lov til at haabe, at Mænd af lignende Dygtighed som dem, vi i Forvejen har indenfor Landets Grænser paa dette Omraade, Mænd som H. N. Andersen og A. P. Møller, der begge fra en ringe Begyndelse har oparbejdet store Virksomheder, ogsaa fremdeles maa kunne ventes at opstaa.

Medens saaledes allerede Hensynet til Flaadens Udvikling maa veje tungt, er der ogsaa et andet Hensyn, der om muligt er endnu stærkere, og det er Hensynet til Flaadens Fornyelse, et Spørgsmaal, som i vore Dage er i høj Grad paatrængende. Den rivende tekniske Udvikling gør sig ogsaa stærkt gældende paa Skibsbygningens Omraade, Skibene bliver forholdsvis hurtigt forældede og faar derved vanskeligere ved at klare sig i den internationale Konkurrence, og for en Flaade, der som den danske hovedsagelig er henvist til at tjene sine Penge i Udlandet, er det af den allerstørste Betydning, at Skibene ogsaa i rent teknisk Henseende virkelig staaar Maal med de Konkurrenter, de møder derude.

Ministeriet maa derfor være af den Overbevisning, at det er af vital Interesse for Skibsfarten og dermed ogsaa af stor Betydning for Landet, at Erhvervet har

let og sikker Adgang til Dækning af sit Kreditbehov, og vi har derfor heller ikke set bort fra, at der her kunde være en Statsopgave, nemlig den at yde Støtte paa samme Maade, som det har været betragtet som en Statsopgave at støtte Landbrugets Kreditinstitutioner. Man har været saa meget mere villig hertil, som denne Statsstøtte efter almindelige menneskelige Beregninger i Praksis maa indskrænke sig til at faa Karakter af en moralsk Støtte. Efter den Sikkerhed, der findes i Kasseobligationerne — hvorom jeg i øvrigt skal henvise til Bemærkningerne til Lovforslagets § 1 —, maa det anses for nogenlunde usandsynligt, at Statens Garanti nogen Sinde vil blive effektiv.

Jeg skal endnu, inden jeg omtaler Lovforslagets Enkeltheder, give et Par Oplysninger om Forholdet paa dette Omraade i vore Nabolande, Norge, Sverige og Finland, der formentlig har nogen Interesse til Bedømmelse af den foreliggende Sag.

I Norge findes der, foruden nogle lokale Skibshypoteksselskaber, et landsomfattende Aktieselskab, Norges Skibshypoteksaktieselskab. Dette staaer under Finansministeriets Kontrol, men er i øvrigt, saa vidt vides, uden direkte Statsstøtte. Selskabets Kapitalbasis er en Aktiekapital paa ca. 4 Mill. Kr. og en Reservefond paa ca. ½ Mill. Kr., dertil visse i Lovgivningen baandlagte Pantefordringer i Skibe. Den nødvendige Kapital til Udlaanene, som er kontante, skaffes ved Optagelse af Obligationslaan, og netop i de sidste Dage har Selskabet optaget et saadant Laan paa 8 Mill. Kr. Laanene ydes kun indenfor en Grænse af 50 pCt. af Vurderingssummen og mod første Prioritet og kun i Dampeller Motorskibe, der ved Laanets Optagelse ikke maa være over 8 Aar gamle, og Regelen er, at Laanet skal være tilbagebetalt inden Skibets 12te Aar.

I Sverige findes der en statsstøttet Hypotekkasse, hvor Grundfonden er stillet til Disposition af Staten i Form af Statsobligationer til et nominelt Beløb af mindst 10 Mill. Kr. Til Grundfonden overføres Midler fra Kassens Reservefond, og Grundfonden tjener til Sikkerhed for de af Kassen til Driften optagne Obligationslaan, som ikke maa overstige 10 Gange Grundfonden. Den længste Laanefrist er 10 Aar, og Laanene ydes ligeledes her kun indenfor 50 pCt. af Vurderingssummen og mod første Prioritet.

I Finland bestaar en Statens Rederifond, som yder Laan alene til Anskaffelse af Skibe og, som det hedder i Loven, til