

[Elmquist.]

glæder jeg mig over, at vi formentlig er i Overensstemmelse baade med Søfartsministeren og Socialdemokratiets Ordfører. Betingelsen for, at Skibsfarten i Øjeblikket kan klare sig i Konkurrencen, er ganske givet hurtige Skibe, ikke for smaa Skibe og driftsbillige Skibe, sagt med faa Ord: en moderne Skibsflaade. Det er det, vi trænger til, hvis vi skal have vor Flaade fornyet paa en virkelig effektiv Maade, og hvis Skibsfarten skal hjælpes paa en virkelig effektiv Maade. Skal Staten derfor hjælpe Skibserhvervet, mener vi, det maa blive med dette Formaal for Øje. Hensigten bør derimod absolut ikke være at hjælpe med Laan til de Skibe, vi alt har her i Landet, Hensigten bør ikke være en Konvertering af de Laan, som bestaaende Rederier har i deres nuværende Flaade, hvilket vil sige en Konvertering af disse Laan ved Laan fra denne Kasse med Statsgaranti, altsaa en Overflytning af Laanene fra Bankerne. Til en saadan Konvertering er der formentlig i det store og hele ikke nogen Trang, og den vilde efter vor Mening ikke opfylde noget berettiget Formaal. En saadan Konvertering vilde ikke forøge Indsejlingsmulighederne for vort Land, den vilde ikke give større Beskæftigelse, det eneste, der opnaaedes derved, var, at den lod Staten tage den Risiko, som Bankerne hidtil har haft, medens de Lettelser, en saadan Konvertering vilde kunne tilføre Rederierne, vilde være ganske minimale.

Vi mener derfor, at man, hvis Staten skal engagere sig med Hjælp til Skibserhvervet, maa begrænse Formaalet til Anskaffelse af ny Tonnage ved Bygning af saadan Tonnage enten i Udlandet eller i Indlandet — selvfølgelig helst i saa stor Udstrækning som muligt i Indlandet, hvis vore Værfter er konkurrencedygtige — for derigennem dels at skabe en konkurrencedygtig Flaade og dels virke hen til forøget Beskæftigelse her i Landet. Om Kravet netop skal holde sig til nybygget Tonnage, eller man maaske kan strække sig til Indkøb af Baade, som ikke er over en vis Alder, er vi villige til at diskutere om, men jeg vil gerne understrege, at efter vor Mening maa Aldersgrænsen være meget lav, for Hovedformaalet maa være en Modernisering af Flaaden. Efter Søfartsministerens Fremsettelsestale forstod jeg ogsaa, at det netop var det Formaal, som man f. Eks. i Finland søgte at opfylde gennem Statens Støtte.

Det næste Spørgsmaal, der rejser sig, bliver dette, om Staten med det Formaal for Øje: en Modernisering af Flaaden og en forøget Beskæftigelse ved Nybygninger paa

danske Værfter, kan gaa ind i en Risiko som den her foreslaaede og med den foreslaaede Støtte.

Vi fra vor Side kan ikke se andet end, at Staten her har taget Munden meget fuld, thi det, der foreslaas, er faktisk, at Staten skal gaa ind i en Risiko paa 20 Mill. Kr., dog først efter at 1 Mill. Kr. er opbrugt plus den Reservefond, som gennem Tiderne maatte opsamles. Dette er en meget stor og omfattende Garanti.

Naar man staar overfor dette Spørgsmaal om en saadan Garanti fra Statens Side, mener jeg, at man først og fremmest maa gøre sig klart, hvordan det Laaneobjekt er, som Staten her skal garantere for, om det er af en særlig vanskelig Karakter. Og her vil jeg straks sige, at Skibe er af en ganske særlig vanskelig Karakter som Laaneobjekter. Ingen Værdigenstande er vel overhovedet større Bevægelighed undergivet end netop Skibe.

Alle, der har haft det mindste med Skibe at gøre, kan nævne mangfoldige Eksempler paa, hvorledes Skibenes Værdi bevæger sig meget stærkt fra den ene Højde til den anden. Jeg kan nævne som et enkelt Eksempel, at i 1919 blev der i de Egne, hvor jeg bor, købt et Skib paa 2000 Tons Dødvægt, som kostede 2 Mill. Kr., og i 1925 blev det samme Skib solgt for 325 000 Kr.; det var Udtryk for den stærke Nedgang, der havde fundet Sted i Skibspriserne.

Nu ved jeg nok, at man maaske heroverfor vil anføre, at det var Krigstiden, der medførte denne store Bevægelighed, og det passer jo ogsaa til en vis Grad; men følger man Skibspriserne i den forløbne Del af dette Aarhundrede, vil man se, at de til Stadighed mere end nogen anden Værdigenstand har været underkastet uhyre store Fluktuationer. Denne Bevægelighed giver sig ogsaa Udtryk og har givet sig Udtryk i de store Svingninger, som Kursen paa Skibspapirer har været underkastet gennem Aarene; det gælder ikke blot i disse faa Aar efter Krigen, men det gælder ogsaa i høj Grad Aarene før Krigen. Selvfølgelig er disse Svingninger ikke alene Udtryk for Skibenes Værdi, men de er i stort Omfang Udtryk for deres Indtjeningsevne, idet denne i særlig Grad for Skibe til enhver Tid er bestemmende for de Priser, man kan faa, og de Priser, man vil give for dem.

For Skibe gælder det kort sagt, at deres Værdi er i allerhøjeste Grad følsom, i langt højere Grad end Værdien af faste Ejendomme og industrielle Foretagender, overfor den øjeblikkelige Fortjenestemulighed, og