

[Holger Kristiansen.]

Skibsfart. Den under Bygning værende Tonnage bringer os et lille Stykke frem, idet der i Norge i Juli 1930 af ny Tonnage var under Bygning 46 000 t, mod 189 000 t i Danmark, men saa kommer rigtignok Sverige et godt Stykke foran, idet man der havde 313 000 Registertons under Bygning.

I Aaret 1928, det sidste Aar, jeg har kunnet faa nogen Oplysning om i Statistikken, er der af dansk Skibsfart opsejlet 159 504 000 Kr. Heraf ser man, hvor betydningsfuld Skibsfarten er. I Fragt fra Danmark til oversøiske Lande er betalt 19,5 Mill. Kr., i Fragt fra andre Lande til Danmark er tjent 42,6 Mill. Kr., medens det mest betydningsfulde i den Sammenhæng jo dog er den Fragt, som er indtjent paa Fragter fra Land til Land udenfor dansk Territorium, og denne Fortjeneste beløber sig til 97,4 Mill. Kr. Dette Beløb er altsaa indtjent paa Fragtmarkedet udenfor vort Territorium, og det er klart, at det bidrager i høj Grad til at hæve vor Handelsbalance.

Selv om de nævnte Tal er Bruttofortjenester, er Forholdet jo dette, at en meget væsentlig Del af Skibsfartens Udgifter falder her i Landet og derfor kommer vort eget Erhvervsliv til gode. Dette gælder for Hovedpartens Vedkommende Lønningerne, det gælder næsten helt Nyanskaffelser og store Reparationer, og en stor Del af Provianteringen foregaar ogsaa her i Landet. Og endelig falder hele Udbyttet i vort Land.

Overfor vort bærende Erhvervs Udførsel for 1 200—1 300 Mill. Kr., et Beløb, der jo maa reduceres med den modsvarende Import, ca. 300 Mill. Kr., altsaa en Netto-post paa 900 Mill. Kr., er 150 Mill. Kr., indtjent af Skibsfarten, de $\frac{2}{3}$ endda indtjent udenfor Landets Grænser, ikke noget ringe Beløb. Og hertil kommer saa endelig hele vor Indenrigsfart, som ogsaa maa medregnes, naar Skibsfartens nationaløkonomiske Værdi skal gøres op.

Enhver Udvidelse af dette Erhverv, enhver ny Erhvervelse af Fragt for dansk Skibsfart er en stor økonomisk Værdi for vort Land, og derfor er enhver Støtte, der ydes fra Statens Side til Skibsfarten, en Støtte til dansk Erhvervsliv. Det skal ikke være en Støtte til Oprettelse eller Opretholdelse af et Erhverv, men en Støtte til nye Fremstød, fortrinsvis til Nybygninger indenfor Skibsfarten.

Da Skibsfarten i høj Grad er udsat for Følgerne af svingende og svigtende Kon-

junkturer, er det klart, at netop i disse Tider, men i øvrigt altid, vil Skibsfarten være underkastet haard Konkurrence. Den almindelige Erhvervskrise Verden over har ramt Skibsfarten føleligt, Verdenskonjunkturerne indvirker øjeblikkelig paa Skibsfarten; svigter Købeevnen et Sted, rammes Skibsfarten straks deraf, og bliver manglende Købeevne almindelig i flere Lande, standser Skibsfarten næsten helt mellem de paagældende Lande. Hertil kommer endelig de sidste Aars Beskyttelses- og Præferencopolitik, som har bidraget til at lamme Skibsfarten. Dette Erhverv er jo i højere Grad end noget andet interesseret i den frie Handel, fri og uhindret Ombytning af Raastoffer og færdige Varer.

Særlig de allersidste Aar har været slemme for Skibsfarten. Fragterne har i 1929—30 ligget meget lavt og i de første 10 Maaneder af 1930 endog 22,9 pCt. lavere end i 1929, hvad der har fremkaldt store Oplægninger, som det er blevet nævnt af foregaaende Talere.

Ved Nyanlæg og naturligvis ogsaa ved store Reparationer er Skibsfarten henvist til at dække sit Kreditbehov i Banker, og det er en dyrere og mere usikker Finansiering, navnlig af Starts- og Anlægsomkostninger, end hvis man kunde gaa til et selvstændigt Kreditinstitut beregnet for Skibsfarten. Derfor finder jeg det rimeligt, at Skibsfarten faar sin egen Kreditkasse, og med samme Begrundelse, hvormed Staten har ydet andre Kredit- og Hypotekforeninger Støtte og Begunstigelser, vel ogsaa undertiden ligefrem Garantforpligtelser, kan der ydes Støtte til Skibsfartens Kreditinstitut.

Hvad nu det store Spørgsmaal i hele Sagen angaar, Statens Risiko, tror jeg neppe, der vil være Grund til overdrevne Betænkeligheder. De Betingelser for Ydelsen af Laan, som er opstillet i Lovforslaget, synes jeg i det store og hele er betryggende. Først skal der tilvejebringes en Garantifond paa 1 Mill. Kr.; 200 000 Kr. heraf skal være kontant indbetalt, og ingen maa være Garant for mere end 150 000 Kr. Dernæst bestemmes det, at først naar der er anmeldt Laanbegæring for et Beløb af 3 Mill. Kr., træder Kassen i Virksomhed, og Laanene maa ikke overstige Halvdelen af Skibets Værdi efter Vurdering. Endelig maa Laan kun ydes mod 1ste Prioritets Panteret i Skibene med Tilbehør og Assuranceum.

Den Begrundelse, der er givet for ikke at gaa til solidarisk Ansvar, kan jeg i Modsetning til det ærede Medlem Hr. Elmquist anerkende. Om der kan kræves solidarisk Ansvar for den Million Kr., der