

**[Hasle.]**

forderer den højtærede Minister til at tage under Overvejelse, om der ikke her foreligger en Opgave for Statsbanerne, en Opgave, som efter kyndiges Udsagn vilde kunne løses paa rentabel Basis.

En anden Bemærkning vil jeg gerne rette til den højtærede Minister for Søfart. Det drejer sig om et Erhverv, som sjældent lader høre fra sig, et Erhverv, som maaske heller ikke med Hensyn til Antallet af Udøvere er saa forfærdelig stort, men som dog udfører et i samfundsmæssig Henseende ganske overordentlig nyttigt Arbejde — jeg tænker her paa det Erhverv, som besørger den indenlandske Transport af Gods til Søs, det Erhverv, som udøves af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemotorer, og som i alt væsentligt samles under den Sammenslutning, som hedder „Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Sejlskibe“.

Den 12. d. M. lod den tidligere Formand for denne Forening høre fra sig gennem en Artikel i „Berlingske Tidende“, som i Virkeligheden blottede Tilstande inden for dette Erhverv, som Samfundet efter min Opfattelse let kan og ogsaa bør komme til Hjælp. Denne Artikel staar — efter hvad der er mig meddelt — ikke for vedkommende tidligere Formands egen Regning, men er et Udtryk ogsaa for den nuværende Formands og i det hele for Foreningens Syn paa disse Forhold. Det, man i den paagældende Artikel læser med nogen Forundring, er, at udenlandske Skibe i Fart mellem to danske Havne er bedre stillet end et dansk Skib i samme Fart. Dette gælder i hvert Fald for de lidt større af disse mindre Fartøjer, medens det — saa vidt jeg kan se — ikke gælder for de ganske smaa Skibe, dem under 80 Tons. Men for de noget større Skibe — og det er dem, der har nogen Betydning — gælder det, at udenlandske Skibe er bedre stillet end danske, idet Forholdet er det, at dansk Lovgivning stiller ganske bestemte Krav — og gør det med Rette — f. Eks. til den Bemanding, der skal være om Bord, medens udenlandske Lovgivelser ikke stiller de samme Krav til deres Skibe, og den danske Samfundsmagt altsaa heller ikke kræver, at de udenlandske Skibe skal gaa ind under de danske Regler, naar de udfører Fart mellem danske Havne.

Jeg har for mig liggende et Eksempel, som i saa Henseende er ganske oplysende. Det drejede sig om en hollandsk Motorsejler, som var befragtet med 300 Tons Majs fra Aarhus til to Limfjordshavne — det var i 1935, Eksemplet forelaa. Skibets og Mo-

torens Størrelse var langt over den Grænse, som er fastsat for danske Skibe; men foruden Skipperen og hans egen Familie var der kun 2 unge Mennesker om Bord. Skipperen var den eneste søkyndige af hele Besætningen. Nu kunde man jo sige: Ja, men kan da en dansk Skipper ikke købe et saadant Skib og blive stillet ganske paa samme Maade? Nej, det kan han ikke, for da Skibet er over 100 Tons brutto, skal der foruden Skipperen være en Styrmand med Styrmandseksamen, idet Sætteskippereksamen saa ikke er nok, og da Motoren er over 120 H.K. — hvilket er Grænsen i danske Skibe —, skal der være en Maskinmester eller i hvert Fald en Maskinpasser om Bord. Disse to Mennesker skal naturligvis have en passende Løn for det Arbejde, de udfører; den kan ikke blive ganske ringe med den Uddannelse, de har, og tillige drejer det sig jo i Almindelighed om Familieforsørgere. Dertil kommer, at et saadant Skib sikkert ikke i Danmark vilde blive betegnet som et Sejlskib med Hjælpemotor, men simpelt hen som et Motorskib, og det maatte derfor gaa ind under de strengere Krav, der stilles her. Forholdet er da ogsaa saa grelt efter de Oplysninger, der foreligger, at af det Gods, som er transporteret paa Sejlskibe, transporteres af det indgaaende Gods kun en Sjettedel paa danske Skibe, og af udgaaende Gods kun ca. en Fjerdedel.

Ogsaa paa andre Omraader er de danske Skibe stillet daarligere, nemlig bl. a. gennem den Udregningsmetode, man har her i Landet med Hensyn til Beregningen af Nettotons, som igen er Grundlaget for de Afgifter, der skal svares. Et Skib, der i Tyskland er udmaalt til 46 Tons netto — det er et Eksempel, der har foreligget —, vil, hvis det bliver omregnet efter det danske Skibstilsyns Fordringer, blive registreret som 55 Tons netto. Der var sikkert Grund for Skibstilsynet til at udvise større Lemfældighed paa dette Omraade, netop af Hensyn til Konkurrencen med de udenlandske Skibe. Man kan altsaa ganske utvetydigt fastslaa, at udenlandske Sejlskibe med Hjælpemotor i indenlandsk dansk Fart med dansk Gods er bedre stillet end danske Skibe. Det er et Forhold, som efter min Opfattelse maa og bør ophøre.

Spørgsmaalet er da ogsaa, om man ikke i denne Forbindelse ved den Revision af Søneringsloven, som sikkert er nær forestaaende, burde optage Spørgsmaalet om at give danske Sætteskipperne Adgang til at føre noget større Skibe, end de i Øjeblikket har, hvor deres Adgang jo standser ved 100