

**[Ministeren for Handel, Industri og Søfart.]** kasse maatte standse den 23. November 1935 og træde i Likvidation.

At gaa nærmere i Enkeltheder lader sig ved denne Lejlighed ikke gøre, men de sammentrængte Oplysninger, som jeg har givet, vil formentlig give et Indtryk af, at en i sig selv sund og prisværdig Lyst hos den enkelte til at spare og til at erhverve sig eget Hus og Hjem paa anden Maade end gennem Sparekasserne er kommet ind i uheldige kollektive Former, til Skade for mange Mennesker, der ikke har kunnet gennemskue de gyldne Løfters manglende Forbindelse med Virkeligheden. I næsten alle de Foreninger, jeg har nævnt, har Sparerne lidt betydelige Tab. Dette gælder ogsaa de to største Foretagender, Finansieringsforeningen J. A. K. og Dansk Spare- og Byggeforening. For begge disse Selskabers Vedkommende har det været nødvendigt at nedskrive Sparernes Tilgodehavende for derved at dække det Tab, der er opstaaet ved, at Foreningerne har anbragt deres Penge i rentefrie Laan, der kun kunde fordres tilbagebetalt i Løbet af en lang Aarrække.

Lov af 2. Maj 1934 om Tilsyn med visse Spare- og Udlånsvirksomheder har for Sparekassetilsynet været en særdeles vanskelig Lov at administrere, og Sparekassetilsynets Indgriben over for den Række af Foretagender, som Tilsynet har fundet det nødvendigt at standse, er blevet mødt med adskillig Modstand. Jeg tror dog, at det for Samfundet som Helhed er heldigt, at vi har faaet Loven, og at det er heldigt, at der i Tide er grebet ind for at standse en Udvikling, der ellers vilde have kunnet gribe endnu mere om sig og have kunnet bringe Tab og Ulykke over endnu flere Mennesker end dem, der er blevet ramt.

Sluttelig vil jeg gerne omtale et Par Spørgsmaal, der er blevet rettet til mig vedrørende Søfartsinteresser. Det ærede Medlem Hr. Bomholt efterlyste en Gennemførelse af Lovforslaget om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab, og jeg er i den glædelige Situation i denne Henseende fuldt ud at kunne tilfredsstille det ærede Medlem, idet jeg inden ret længe skal have den Ære at forelægge Forslaget for Rigsdagen.

Det ærede Medlem Hr. Hasle fremsatte en Række Bemærkninger vedrørende den mindre Skibsfarts Interesser, nærmere betegnet den Skibsfart, der besørger den indenlandske private Transport af Gods til Søs. Det ærede Medlem nævnte i denne Forbindelse den Konkurrence, den mindre

Skibsfart er udsat for fra udenlandsk Side, og sagde, at udenlandske Skibe er bedre stillede end danske, idet Forholdet er det, at den danske Lovgivning — hvad jeg forstod det ærede Medlem i og for sig fuldt ud kunde tiltræde — stiller bestemte Krav, f. Eks. til den Bemanding, der skal være om Bord, medens udenlandsk Lovgivning ikke stiller de samme Krav til deres Skibe. Jeg er ganske enig med det ærede Medlem Hr. Hasle i, at der her ligger et Spørgsmaal, som er af væsentlig Betydning for vor mindre Skibsfart. Forholdet er jo det, at den danske Søneringslov kun kan komme til Anvendelse paa danske Skibe, og at man derfor, i det Omfang, der er Adgang for den udenlandske Skibsfart til at besørge Gods-transport mellem danske Havne, for de paa-gældende Skibes Vedkommende maa gaa frem efter de udenlandske Regler. For danske Skibes Vedkommende har Regelen i mere end en Menneskealder været den, at Smaaskibe af den sædvanlig anvendte Art paa ikke over 100 t i Fart i hjemlige Farvande ikke behøver anden Dæksofficersbesætning end en Fører, der er Kystskipper eller Sætteskipper. Er Skibet derimod over 100 t, kommer Søneringslovens almindelige Regler om Dæksofficersbesætning til Anvendelse. Det har gentagne Gange været overvejet at udvide Sætteskipperes Rettigheder, men det maa vist erkendes at være tvivlsomt, om det er muligt, ogsaa fordi man navnlig fra Navigatorside har ytret meget stærke Betænkeligheder herved.

Med Hensyn til Motorbetjeningen paa mindre Skibe kan jeg nævne, at der paa Sejlskibe med Hjælpemotor paa over 120 HK. og for rene Motorskibe med en Motor paa over 180 HK. kræves, at Skibet skal være bemanded med en Motorpasser. De nugældende Regler paa dette Omraade er i øvrigt lempet væsentligt i Forhold til tidligere gældende Regler, idet Hestekraftgrænsen for de Skibe, paa hvilke Motorpasser kræves, er sat i Vejret. Jeg maa desværre anse det for tvivlsomt, om det for Tiden er muligt at lempe yderligere.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om de udenlandske Skibes Stilling ligger Sagen saaledes, at udenlandske Skibe har samme Adgang til Skibsfart mellem danske Havne som danske Skibe, dog at Kystfart med Skibe under 30 Registertons er forbeholdt vort Lands Skibsfart. Ved Traktater med forskellige Lande er der imidlertid gjort Undtagelse fra den sidstnævnte Eneret for den danske Skibsfart, idet der er tilsikret en Række Lande Ret til Kystfart i Danmark, imod at dansk Skibsfart har tilsva-