

Underbilag til Bilag 23.

Søfartsraadets Bemærkninger til Udvalget angaaende Ændringer i Valutaloven.

Søfartsraadet tillader sig herved at udtale, at Raadet maa opretholde det Standpunkt, som blev taget ved Erhvervenes Fællesforslag, og som sikrer Erhvervene en vis Bevægelsesfrihed.

Ud over dette principale Standpunkt finder Søfartsraadet Anledning til særligt at fremhæve, at det maa anses for værende af allerstørste Betydning ikke alene for dansk Skibsfart, men ogsaa for Samfundet i sin Helhed, at Skibe, saaledes som foreslaaet ved nævnte Forslag, atter tilbageføres til Frilisten, og Raadet skal derfor indtrængende henstille til det ærede Udvalg foranledige, at dette finder Sted.

Motiveringen for, at den gældende Valutaordning maa opretholdes, hævdes at være

1. Hensyn til handelspolitiske Forhold,
2. Hensyn til Stabilisering af den danske Valuta,
3. Hensyn til Beskæftigelse af Landets Arbejdere.

En Overførelse af Skibe til Frilisten vil paa ingen Maade komme i Konflikt med disse Hensyn, men vil tværtimod kunne virke fremmende for disse.

Ad 1. De gældende Handelsaftaler med fremmede Lande indeholder intet om og kan næppe heller komme til at indeholde noget om Køb eller Salg af Skibe, og under Hensyn til Skibsfartens internationale Karakter maa det anses for utænkeligt ved Direktiver begrundet i Handelsaftaler at tvinge Erhvervet til at købe sit Materiel i bestemte Lande.

Ad 2. Der er næppe noget andet Erhverv, som forholdsmæssigt har saa stor valutaskabende Værdi for Landet som Skibsfarten, der i 1936 i Udenrigsfart opsejlede ca. 215 Mill. Kr. og i 1937 vil vise sig at have opsejlet betydeligt mere. Den Valuta, som Skibsfarten lægger Beslag paa, kommer hurtigt og mangedoblet igen.

Ad 3. De danske Skibsværfter er fuldt beskæftiget og afgiver for Tiden intet Tilbud om Levering indenfor et Tidsrum af over 2 Aar. I øvrigt er dansk Værftsindustri, som i højere Grad end Værftsindustrien i noget andet Land lever af Udlandet, ikke selv interesseret i nogen Protektionisme gennem Valutarestriktioner, der rammer Skibsfarten.

Værdien af, at Overførselen til Frilisten foretages, belyses bedst ved et Eksempel indtruffet netop i disse Dage.

Et herværende Rederi indledede for kort Tid siden Forhandlinger med et norsk Rederi om Køb af en Damp, 1 300 Tons, bygget i 1921 og nyklasset. Rederiet var blevet enigt med Sælgeren om en efter de nuværende Forhold meget billig Pris og om samtlige andre Betingelser, men maatte forbeholde sig nødvendig Frist til at skaffe Valutaattest. Sælgeren nægtede imidlertid at vente en eneste Dag herpaa, og Resultatet var, at Skibet blev solgt til en anden Køber. Det danske Rederi gik herved Glip af en udmærket Lejlighed til en tiltrængt Udvidelse af sin Tonnage, Landet gik Glip af den Valuta, som Skibet i Løbet af kort Tid i Kraft af sin Indsejlingsevne vilde have tilført Landet, og ca. 20 danske Søfolk gik Glip af en god og vellønnet Beskæftigelse.

Det her nævnte Eksempel er kun et af mange, og det er uforstaaeligt, at dansk Skibsfart, som paa saa mange andre Maader er handikappet i Konkurrencen med fremmed Skibsfart, ogsaa ved Valutarestriktioner, som i denne Forbindelse umuligt kan tjene noget betydeligt Formaal, skal hemmes i sine Bestræbelser for at trives og udvikles.

Det vil sikkert være det ærede Udvalg bekendt, at dansk Skibsfart i de senere Aar har været i Stagnation eller Tilbagegang, men hvis dette meget beklagelige Forhold, som i øvrigt er urimeligt i Betragtning af de ellers eksisterende Muligheder for at skabe en stor national Skibsfart, skal stoppes, maa man bl. a. give Skibsfarten frie Hænder til at købe sit Materiel, hvor det kan faas bedst og billigst. Dette udelukkes ved den nuværende Ordning, der gør det umuligt at gribe Chansen, naar den foreligger, ja, som endda forhindrer Tilbud af Chancer, fordi Sælgerne ikke mener sig interesseret i at henvende sig til danske Redere, naar der er nok af andre Redere, som kan handle uden at være hemmet af lignende Restriktioner som de danske Redere.