

[Poul Hansen (Svendborg).]

forslaget såvel fra fragtnævnet som fra dampskibsrederiforeningen.

Af disse skrivelser fremgår, at nævnets funktioner efterhånden er stærkt indskrænkede, således at ethvert krav om godkendelse af befragninger af danske skibe er ophævet, ligesom alle standard- og maksimalrater på en enkelt undtagelse nær er bortfaldet.

Det område, fragtnævnet endnu beskæftiger sig med, er derfor kun approbation af befragtning af fremmede skibe, særlig tankskibe, af valutariske hensyn. Dertil kommer en opgave med vejledning for revisionsudvalget for tyske betalinger med hensyn til skibsfartssager samt indhentning af statistiske oplysninger i forbindelse med Marshallplanen.

Det er altså ikke ret mange opgaver, der er blevet tilbage, og fragtnævnets virksomhed er derfor heller ikke til nogen gene for erhvervet, hvilket bekræftes af skrivelsen fra rederiforeningen. Når man da alligevel foreslår loven forlænget, må det ses på baggrund af, dels at det vil være det mest hensigtsmæssige at lade dette trænedes navn af fortrinsvis fagfolk fortsætte med at løse de opgaver, det stadig er nødvendigt at løse, dels at det vil være fornuftigt, så længe forholdene i verden ikke er bragt i lave, således at der vedvarende er et vist usikkerhedsmoment, stadig at holde nævnet rede, hvis der skulle blive brug derfor. Mit parti kan helt ud tilslutte sig de synspunkter, der således motiverer forlængelsen.

Søren Andersen: Nærværende lov er et af de indgreb i vort næringsliv, som krigstiden har skabt. Skibsfarten måtte naturligvis ligesom andre erhverv bære byrder og se sine rettigheder beskåret under krigen. Under henvisning til dyre fragter, vanskelige sejlforhold og en formindsket handelsflåde er indgrebene i skibsfartens forhold imidlertid bibeholdt næsten uændret.

Nu foreslås denne lov forlænget endnu et år, ganske vist således at en række bestemmelser i §§ 5 og 6 ophæves, i § 5 bl. a. ministerens ret til at påbyde hemmeligholdelse af skibes positioner, bevægelser og ladninger — en bestemmelse, som rimeligvis ikke er nødvendig mere —, og i § 6 bestemmelsen om udstedelsen af dansk nationalitets- og registreringscertifikat og ministerens ret til at forlange forsikringssummer for tabte skibe benyttet til nybygning og bestemmelsen om, at ministeren

kan forbyde ombygning og ophugning af danske skibe. Disse dele af denne paragraf kan udmærket undværes under hensyn til, at der nu kun mangler 55 000 t eller ca. 5 pct. i, at handelsflåden er af samme størrelse som før krigen. Nettotilgangen i år er 100 000 t, og der er lagt bedding til ca. 400 000 t, så selv i betragtning af, at en del materiel trænger til udskiftning, nærmer vi os førkrigsniveauet, ja, vil overflyde det.

Det er derfor først og fremmest den usikkerhed, der er tilstede i de internationale forhold, der er begrundelsen for denne lovgivnings forlængelse.

Efter fragtnævnets egen beretning, der slutter med at anbefale en forlængelse på endnu 1 år, har fragtnævnets virksomhed i det væsentlige været af rådgivende og til dels af administrativ art. Kun for kulfrakter synes der endnu at være visse prisbestemmelser.

Da vi ikke er sikker på nødvendigheden af at opretholde denne lovgivning, ønsker vi fra vort partis side at se på lovforslaget i et udvalg. Jeg vil have lov at sige, at jeg endog snarest er tilbøjelig til at tro, at vi er nået til det tidspunkt, hvor denne lovgivning er overflødig.

Boeck-Hansen: Da dette lovforslag var til behandling sidste år, foreslog vi fra konservativ side, at man ophævede dette fragtnævn. Det var der vist ingen skade sket ved. Men vi fik det ikke gennemført. Vi fik imidlertid gennemført, at fragtnævnets arbejde reduceredes så meget, at det ikke har været til nogen særlig gene, som den ærede socialdemokratiske ordfører sagde, men det er dog kun en ringe anbefaling for en foranstaltning, at man siger, den ikke har været til nogen særlig gene. Derfor ville vi i og for sig græde tørre tårer, hvis loven ikke blev forlænget. Jeg tror, vi ville være gladere, hvis den højtærede handelsminister havde undladt at fremsætte dette lovforslag om forlængelse af den gældende lov, men han har ikke ment, at det ville være rigtigt, og navnlig har den højtærede handelsminister ment, at tiden var så usikker i øjeblikket, at man godt kunne få brug for dette fragtnævn, og derfor skal vi gerne afstå fra at optræde som modstandere af det således som i fjor. Vi skal altså ikke modsætte os, at forslaget gennemføres. Med større kærlighed kan vi ikke se på det, men når vi ikke ligefrem modsætter os det, håber vi, at vi dermed har glædet den højtærede handelsminister.