

[Peder Jakobsen.]

transportere byggen hjem. Videre hævder man, at f. eks. transporten af kali her til landet fra Tyskland, som småskibsfarten besørger, foregår på den måde, at vore egne skibe må sejle i ballast til Hamborg for at hente kalien dér, og det er givet, at det giver en forholdsmæssig dyr befragtning.

Selvfølgelig kan den danske småskibsfart ikke forlange 100 pct.s befragtning, men ved den statshandel, der foregår landene imellem, er vor småskibsfart uden indflydelse på befragtingerne, fordi det hele afgøres ved forhandlingsbordet. Her må imidlertid vor småskibsfart ikke blive glemt; det er en gruppe medborgere, der også har krav på beskæftigelse, når det er staten, der handler.

Jeg håber, den højtærede handelsminister er enig med mig heri. Det skulle glæde mig, hvis ministeren kunne fremlægge de nøgterne tal.

Ministeren for handel, industri og søfart (Krag): Problemet; småskibsfartens stilling er ikke nyt, vi har tidligere behandlet det her i folketinget, både i spørgetimer og i anden forbindelse.

Fra regeringens side har vi været fuldt opmærksom på de vanskeligheder, småskibsfarten har været ude for. I de første år efter krigen var det især den tyske småskibsfart, der konkurrerede med den danske, og konkurrenceforholdet var måske dengang ikke helt lige. Man havde indtrykket af, at forsyningssituationen i begyndelsen medførte, at sortbørshandel o. lign. med danske provianteringsvarer spillede en større rolle end selve aflønningen. Dette forhold turde vel nok være ændret, således at den konkurrence, der nu foregår, foregår på mere lige vilkår, for så vidt angår de fragter, de danske og udenlandske småskibe er i stand til at tage. Der er næppe tvivl om, at konkurrenceforholdet ligger hårdt, og jeg tror, det er rigtigt, når det ærede medlem siger, at den danske småskibsfart har følt sig glemt. Jeg er i stand til her at give nogle tal for forholdene i 1948, det seneste år vi har kunnet fremskaffe statistiske oplysninger for, og jeg tror nok, disse oplysninger vil berolige i nogen grad, idet de viser, at det ikke er helt så slemt, som man måske umiddelbart kunne få indtryk af. Det betyder ikke, at spørgsmålet hermed er ude af verden, og heller ikke, at den danske skibsfart kan slå sig til ro med de resultater, der er nået. Jeg er ganske enig med det ærede medlem angående den linie, som prægede

hans spørgsmål, og regeringen skal være opmærksom på det forhold, når den slutter handelsaftaler, men jeg tror nu nok, at man til syvende og sidst må erkende, at det i højere grad er et konkurrencespørgsmål end et handelsspørgsmål. Men derfor skal vi naturligvis alligevel være opmærksom på spørgsmålet.

Jeg skal nævne de tal, som det er lykkedes mig at fremskaffe. Jeg kan oplyse, at der i 1948 ad søvejen er indført en samlet godsmængde til Danmark på 7,8 mill. t, medens der i samme tidsrum er udført en godsmængde på ca. 1,5 mill. t. Af den indførte mængde har motorsejlerne, altså det, man normalt forstår ved småskibsflåden, befordret godt 705 000 t eller ca. 9 pct., der fordeler sig med 5,8 pct. på danske skibe og 3,2 pct. på fremmede skibe. Af den udførte godsmængde har motorsejlerne befordret små 300 000 t eller godt 17 pct., hvoraf danske skibe har befordret ca. 6 pct., medens fremmede skibe har befordret godt 11 pct. Forholdet er altså det, at den danske småskibsflåde har befordret henved $\frac{2}{3}$ af den indførte godsmængde, medens den af den udførte godsmængde kun har befordret knapt halvdelen.

Jeg håber, at disse tal — selvom vi kan blive enige om, at de ikke er tilfredsstillende — dog viser et bedre billede, end man måske umiddelbart ville forestille sig. Jeg håber, at disse bemærkninger vil være tilfredsstillende for det ærede medlem.

Peder Jakobsen: Den højtærede handelsminister troede, det var et spørgsmål om konkurrence og ikke om handelsaftaler. Jeg mener dog efter de oplysninger, jeg har fået i de sidste dage om den omtalte handelsaftale med Belgien, hvori man yderligere siger til firmaerne herhjemme, som skal levere byg til Belgien: I må ikke påtage jer nogen levering, før hirsene fra Belgien er kommet, fordi de belgiske skibe skal have byggen med hjem, at spørgsmålet dog må henhøre under handelsaftalen. Og indenfor småskibsfarten føler man sig ængstelig ved, at der ikke i dag handles som i gamle dage, da man henvendte sig til eksportøren, og han kunne sige: all right, jeg er villig til at tage denne transport. Sådan kan det ikke gå for sig i dag, fordi der er truffet aftaler regeringerne imellem. Jeg er fuldstændig enig med disse mennesker i, at når handelsaftalerne træffes, må man ikke glemme den danske småskibsfart, for den har så sandelig hårdt brug for al den fragt, den kan få.