

[Formanden.]

ken bestemmelse efter handelsministerens udtalelse har været forelagt finansministeriet, hvorefter dette har ændret skattemyndighedernes tidligere indstilling, at tvivlsomme fordringer først har måttet afskrives, når tabet var konstateret, spørges finansministeren, om skatteyderne allerede ved opgørelserne for 1953 må følge forskrifterne i det fremsatte lovforslag.

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om bogføring og forslag til lov om ændringer i konkursloven.

Valgt blev: *Brodthagen, Urban Hansen, Hjortnæs, Erhard Jakobsen, Kai Jensen, Hans Knudsen, Johs. E. Larsen, Lars M. Olsen, Heick, Alfred Bøgh, Foged, Thisted Knudsen, Øllgaard, Ninn-Hansen, Kristen Amby, Jørgen Jørgensen (Ullerup) og Rager.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om udlån til visse rederivirksomheder.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1587; fremsættelsen findes i tidenden sp. 2372).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Hans Rasmussen: I henhold til lov nr. 237 af 27. maj 1950 samt lov nr. 211 af 7. juni 1952 var der stillet beløb på ca. 18 mill. kr. til rådighed for udlån til rederier til bygning eller ombygning af mindre fragtbåde. Dette beløb er nu blevet opbrugt, og mit parti hilser derfor med glæde det forslag, som den højtærede handelsminister under 15. januar har fremsat i folketinget. Det er vor opfattelse, at de yderligere 5 mill. kr., som den højtærede minister foreslår stillet til rådighed for småskibsfarten, vil blive en kærkommen hjælp. De mindre fragtskibe er udsat for en ret hård konkurrence, ikke mindst fra nordtyske rederier, og dertil kommer den ind-

skrænkning, der har fundet sted i Østersøtrafikken.

Da vore mindre fragtskibe samtidig har en højere gennemsnitsalder end tilsvarende skibe i de fleste andre lande, er de rederier, som har disse skibe, ret vanskeligt stillet. Det er derfor påkrævet, at der gøres noget særligt for at støtte dette erhvervsområde; hvis disse rederier skal følge med i den udvikling, der foregår i transporten, må de mindre fragtbåde indrettes så hensigtsmæssigt som muligt. Det er ikke mindst vigtigt, at sejltiden kan nedsættes, og dette afhænger selvfølgelig af bådernes ydeevne.

Det skal bemærkes, at de mindre rederier ofte vil have vanskeligt ved at opnå lån til ombygninger eller nybygninger på det frie lånemarked. Det drejer sig oftest om mindre virksomheder uden større egenkapital, og det kan jo ikke nægtes, at der derved foreligger en vis risiko. Skal der derfor ske en udbygning på dette område, er det påkrævet, at der trædes hjælpende til fra statens side, og det er det, der vil ske, hvis det høje ting vedtager dette lovforslag.

Lovforslaget tager direkte sigte på at støtte de mindre rederivirksomheder, og det har samtidig et videre sigte. Som det også fremhæves i bemærkningerne til forslaget, vil støtten til de pågældende rederivirksomheder samtidig være af beskæftigelsesmæssig interesse for de mindre værfter og i særdeleshed for træskibsværfterne. Som det sikkert vil være det høje folketing bekendt, har beskæftigelsessituationen på træskibsværfterne i den senere tid ikke været særlig tilfredsstillende. I efteråret var skibstømrernes arbejdsløshedskasse således en af de kasser, der havde relativt størst ledighed. I september 1953 var skibstømrernes ledighedsprocent 9,3; det vil sige, at skibstømrernes arbejdsløshedskasse var den kasse, der havde den femtestørste ledighed. I dag, da vejret øver en væsentlig indflydelse på ledigheden på træskibsværfterne, er skibstømrernes arbejdsløshedsprocent 13.

Centralorganisationen af metalarbejdere har ved forskellige lejligheder haft anledning til overfor medlemmer af regeringen at fremhæve betydningen af, at der skaffes beskæftigelsesmuligheder for de mindre jernskibsværfter og for træskibsværfterne. Skibs-