

Møte for lukkede dører, Odelstinget 13. mai 1935

Møte den for lukkede dører i Odelstinget
den 13. mai 1935 kl. 17.00¹

President: Eiesland.

Dagsorden:

1. Innstilling fra sjøfarts- og fiskerikomiteen angående "Midlertidig lov om begrensningen av adgangen til å pantsette tankskib" (innst. O. A).
2. Referat.

Etter framlegg frå presidenten vart det samrøystes vedteke:

1. Møtet vert halde for stengde dører.
2. Regjeringens medlemmer og dei funksjonærar som er nemnde i forretningsordenens § 54 får åtgang til møtet.
3. Sjøfartsdirektør Bryn og byråchefane Wettergreen og Harbek får åtgang til møtet.

Presidenten: Representanten Hambro, som har vore permittert, har atter teke sete.

Statsråd Lie bar fram to kongelege proposisjonar (sjå nedanfor under referat).

Referat:

1. Kgl. prp. til lov om begrensning av adgangen til å pantsette tankskib.
Einr.: Vert sendt sjøfarts- og fiskerinemnda.
2. Kgl. prp. om utferdigelse av en lov om fangst av bardehval.

Presidenten: Presidenten gjer framlegg um at denne proposisjonen vert sendt utanriks- og konstitusjonsnemnda.

Thorvik: Jeg tillater mig å henstille, at utenriks- og konstitusjonskomiteen ved behandlingen av hvalloven må bli forsterket med to medlemmer av sjøfarts- og fiskerikomiteen. Jeg skal ikke begrunne det nærmere.

Hambro: Jeg kan si til hr. Thorvik at ingen i utenriks- og konstitusjonskomiteen kan ha det fjerneste å innvende mot det. Vi har dessverre i den komité ikke vært så raske at vi har avgitt innstilling før saken blev sendt til oss, slik som sjøfarts- og fiskerikomiteen har evnet å gjøre. Jeg håper at tingets medlemmer i hvert fall skal få tid til å lese saken før de behandler den.

Presidenten: Då formannen i sjøfarts- og fiskerinemnda og formannen i utanriks- og konstitusjonsnemnda later til å vera samde um at utanriks- og konstitusjonsnemnda bør aukast ved

¹ Gjengitt etter trykt, hemmelig referat.

fyrehavinga av denne sak vil presidenten tilrå at den kongelege proposisjon "um utferdigelse av en lov om fangst av bardehval", vert sendt utanriks- og konstitusjonsnemnda auka med 2 medlemmer av sjøfarts- og fiskerinemnda oppnemnde av denne.

Mathiassen: Jeg har ikke noget mot det forslaget, men det forekommer mig at det hadde vært mer naturlig om en av Vestfolds representanter i hvert fall kunde være med - hvis vi ikke har nogen i utenriks- og konstitusjonskomiteen. Det er jo nettop de som representerer de største interesser og det største kjennskap når det gjelder hvalfangsten. Jeg synes det er litt uriktig at Vestfold blir satt utenfor.

Hambro: Det er naturligvis i og for sig riktig det som der blev nevnt. Vi har jo tidligere, når disse spørsmål har vært behandlet, hatt hvalfangstens folk og hvalfangstforeningens styre inne til konferanse, og jeg går ut fra at den forsterkede komité også i år vil mene sig ikke alene berettiget til, men også forpliktet til å konferere med de enkelte medlemmer av tinget som har en spesiell og fra alle sider anerkjent innsikt i disse ting.

Mathiassen: Jeg vil bare ha gitt uttrykk for det, at hvis man skal søke konferanse, bør man ikke søke konferanse bare med hvalfangstredene, men også søke konferanse med dem som representerer mannskapenes interesser, - for det er jo adskillig flere av dem enn av rederne.

Røysting:

Framlegget frå presidenten vart samrøystes vedteke.

Sak nr. 1.

Innstilling fra sjøfarts- og fiskerikomiteen angående "Midlertidig lov om begrensning av adgangen til å pantsette tankskib" (innst. O. A.).

Presidenten: Denne sak har ikkje vært utlagt den reglements-sette tid, men presidenten vil gjera framlegg um at ho vert fyrehavd straks - og går ut frå at framlegget er samrøystes vedteke.

Vinje: Som det vil fremgå av innstillingen, er det et mindretall i komiteen bestående av hr. Laberg og mig, som ikke har funnet å kunne gi lovforslaget vår tilslutning. Skibsfarten har vært en fri næring, og det er under de frie forhold at vår store og utmerkede handelsflåte er skapt. Derfor må det være betenkelig å vedta et lovforslag som det foreslåtte. Det betyr et så radikalt inngrep i næringen at vi ikke har kunnet gi lovforslaget vår tilslutning. Vi har ment, at det som tilsiktes med lovforslaget, måtte man kunne søke å få gjennomført ad frivillighetens vei. Jeg skal ikke komme nærmere inn på det. Jeg vil bare henvise til den dissens som er inntatt i innstillingen, og vil under henvisning til den opta følgende forslag:

"Ot.prp. nr. 62 for 1935 bifalles ikke."

Presidenten refererte framlegget frå Vinje.

Sven Nielsen: Dette er et meget vanskelig spørsmål å ta standpunkt til. Og enda vanskeligere er det, når man får både proposisjonen og innstillingen levert i hånden så å si idet man trer inn i salen, å skulle ta standpunkt på stående fot. Jeg for min del kan ikke gjøre det, og jeg må, hvis det skal avstemmes nu idag, stemme mot loven. Hvis jeg får tilslutning, vil jeg fremsette forslag om at saken utsettes. Det er en altfor stor og viktig sak til å behandles uten at man har overveiet den på forhånd.

Knut Jacobsen: Jeg vil si det samme som hr. Nielsen, at det er svært liten tid for tingets medlemmer til å kunne sette sig inn i en så stor og viktig sak som denne. Jeg synes også at proposisjonen er nokså tynn i sin begrunnelse. Jeg respekterer naturligvis det syn som ligger til grunn for den, at man skal forsøke å bevare den norske tankflåte fra utidig konkurranse gjennom nykontraheringer, men vi savner i proposisjonen uttalelser fra skibsfartens egne menn. Det står at man har konferert med skibsfartsnæringens menn, men det står ikke med hvem. Det står ikke om man har konferert med rederens egen organisasjon, Norges Rederforbund, som er den organisasjon der presumptivt er best skikket til å uttale sig om en så viktig sak. Dette er en sak av overordentlig stor prinsipiell betydning. Man slår her inn på en helt ny vei for vår skibsfart, som vi ikke har oversikt over hvor bærer hen. Er det begynnelsen til noget mer, så kan det komme til å få den største betydning for skibsfartens fri utvikling. Det er jo ikke så greit å sette sig inn i alle lovens detaljer og hvordan den vil komme til å virke, når man får den i hånden sådan med en gang - men jeg synes at slik som den er formet i § 3, så kan en reder bli utsatt for ganske store vilkårligheter fra departementets side. Man skal naturligvis ikke tro at departementet i utide vil gå til en tvangsrealisasjon av et skib, som av legitim grunn kan komme til å bli beheftet for over 50 pct. av byggeomkostningene eller kjøpesummen. Men såvidt jeg har kunnet skjønne, kan det tenkes det tilfelle at et skib, som er kjøpt og betalt i henhold til reglene i loven her, kan komme op i havari. Vedkommende skib er kun delvis forsikret eller forsikret med høi franchise, hvorved en stor del av havariomkostningene kommer rederen til last, og rederen kan bli nødt til å opta lån på skibet, som kun kan erhverves mot pant i dette. Det vil på det vis kunne bli beheftet for over 50 pct. Man må forutsette at departementet i et slikt tilfelle naturligvis ikke vil komme til å gjøre sin rett gjeldende med hensyn til å benytte tvangsfullbyrdsloven for å sette eiendommen til auksjon, men vil kunne dispensere fra gjeldende bestemmelse. Men et slikt tilfelle vil, såvidt jeg kan skjønne efter en flyktig gjennomlesning av loven, rammes av disse nye bestemmelser. En annen ting er at loven såvidt jeg forstår, lett vil kunne omgås. Det er ikke noget i veien for at utenlandske skibsbyggingselskaper, som har interesse av å bygge, og som vesentlig har de store oljeselskaper og de norske

tankskibsredere som sine kunder, istedenfor å yde lån mot registrert pant i skib kan investere en stor del av kapitalen i form av aksjekapital. Det er en omgåelse som ikke kan hindres. Og der er den utvei at en reder kan kontrahere et skib og føre det over til fremmed flagg. Der er også andre veier å gå, som jeg ikke i farten har oversikt over. I hvert fall finner jeg at det er såvidt mange betenkeligheter til stede, og vi har så liten oversikt over lovens konsekvenser, at det ikke er riktig slik på stående fot å godta den. Jeg slutter mig derfor til det utsettelsesforslag som er antydnet av hr. Nielsen, og jeg vil gjerne støtte det og be om at det blir satt frem. Hvis det ikke blir satt frem, eventuelt hvis det ikke blir vedtatt, mener jeg det er riktig å stemme mot loven som den nu foreligger.

Joh. Ludw. Mowinckel: Det er med de største betenkeligheter jeg har lest igjennem både proposisjon og innstilling. Jeg er imidlertid kommet til det resultat at jeg for min part vil fraråde utsettelse. Jeg tror at en utsettelse kan bli meget betenkelig i den situasjon hvori vi i virkeligheten befinner oss. Jeg kjenner en smule til Schierwater-planen. Jeg har selv skib under Schierwater-planen, det vil jeg uttrykkelig understreke for ikke å bli beskyldt bakefter for å tale i egeninteresse i denne forbindelse. Jeg vet hvilket veldig - jeg tror jeg kan si enestående - organisasjonsarbeid som ligger bak denne plan. Det er jo ikke en sammenslutning av norske skibsredere alene, det er ikke engang en sammenslutning av norske og britiske skibsredere alene, det er en sammenslutning av verdensredere med tilslutning av de store oljeselskaper, for å begrense tonnasje tilgangen som hadde medført at der hersket en meget stor overflod av tanktonnasje, for å begrense denne tilgang og sikre bedriftene seilbare frakter. Dette skjer derved at bedriftene av de opseilte frakter avsetter et fond som brukes til å dekke de rederes omkostninger som må holde skib oplagt på grunn av overfloden på tonnasje. Det er et meget stort apparat. For at dette apparat skal kunne holdes, er det nødvendig at der ikke skjer en ukontrollert bestilling av ny tonnasje, som jo i virkeligheten vil gjøre overfloden på tonnasje enda større, men som for den enkelte reder kan ha visse fordeler nettopp på grunn av Schierwater-planen. Der har i den siste tid, særlig fra norsk side, vært en tilbøielighet til å bestille ny tonnasje uten at man kan si at behovet er til stede, ja til tross for at der ikke er noget behov. Og dette skjer vesentlig ved et samarbeid, ikke mellom de norske og utenlandske rederinteresser, men med de utenlandske byggeinteresser. Det er de store utenlandske verksteder som på denne måte sikrer sig nybygginger ved å tilstå kreditt i stor utstrekning. Da det blev arbeidet med Schierwater-planen, erindrer jeg at en av de folk som fra norsk side la sig i selen for å få denne plan i stand, søkte mig som chef for den daværende regjering, og sa at planen forutsetter absolutt lojalitet fra de deltagende rederes side; svikter denne lojalitet, så svikter det hele, og det kan være mulig - sa han - at vi kan bli nødt til å søke staten om bistand for å tvinge en slik lojalitet igjennem, hvis det blir nødvendig. Jeg sa, at ut fra hele mitt prinsipielle syn var det en meget lite tiltalende tanke, men naturligvis, jeg forstod hvad samholdet

her betydde for hele den norske handelsflåte, og hvis det var nødvendig, fikk jeg naturligvis høre fra ham på ny forat spørsmålet da kunde blir drøftet og overveiet. Situasjonen har i virkeligheten utviklet sig slik at det er den bistand tankpoolen, Schierwater-planens menn, nu anmoder den norske regjering og det norske Storting om å gi. Man kan beklage at situasjonen er blitt den, men sådan er nu engang situasjonen. Og jeg spør mig selv: hvorledes vil stillingen bli hvis denne håndsrekning ikke gis? Og jeg må med det kjennskap jeg har til stillingen, svare, at jeg tør i virkeligheten ikke tenke på hvordan situasjonen da vil bli. Man må huske på hvilken veldig del av den norske handelsflåte nu utgjøres av vår tankflåte, - og det skal vi i og for sig være glad for, det er en tidsmessig og moderne flåte, en nyttig flåte. Men den flåte eksisterer idag, den lever idag på Schierwater-planen. I det øieblikk Schierwater-planen faller, så er - slik som markedet nu er - den norske tankflåte dømt til oplegg i en utstrekning som vi idag ikke har nogen oversikt over; det kan man være ganske sikker på. Når dertil kommer at de store oljeselskaper, som lojalt har hjulpet til å få planen i gang og holde den oppe, efter all sannsynlighet vil si - hvis de merker at så å si et enkelt land bryter ut av planen - : takk vi har nok av den planen, - og de vil da fortsette den politikk, som de dessverre i meget stor utstrekning har slått inn på i de siste år, selv å bygge sin tanktonnasje, - så våger jeg for min part på bakgrunn av dette ikke å stemme for utsettelse av dette forslag eller mot dets vedtagelse. Jeg har imidlertid underhånden hørt at der er adskillige betenkeligheter ved at denne lov ikke selv treffer bestemmelse om sin begrensning, og jeg har nevnt dette både for justisministeren og også for sjøfartsdirektøren, og begge sier at der er intet i veien for at loven kan inneholde bestemmelse om sin egen begrensning. Det vil da i tilfelle være riktig å følge det forslag som mindretallet har, at loven skal ha gyldighet til 1 juli 1937. Som sagt, min stilling er efter dette givet: jeg stemmer imot utsettelse, og jeg stemmer for loven.

Statsråd Madsen: Denne proposisjon var fremsatt i statsråd sist fredag og er altså kommet til behandling idag. Jeg vil gi komiteen min anerkjennelse for at den virkelig har gått raskt frem, fordi situasjonen er brennende aktuell og det haster. Hvis det overhodet skal ha nogen verdi, må det gjøres straks. Jeg gjør opmerksom på at av den norske handelsflåtes omkring 4 millioner tonn, er ca. 1,5 million tonn tankskib. Det er omkring 50 procent av hele den norske flåte som er tankskib. Og hvis man ikke her forsøker et så beskjedent inngrep som det efter denne lov er tale om, så kan man risikere, - ja man kan risikere at hele denne flåte blir uten beskjeftigelse. Og jeg ønsker å se de representanter som av mer formelle grunner, fordi de har hatt så liten tid til å se på saken, eller av mer prinsipielle grunner, fordi det støter deres konservative anskuelser, allikevel våger å motsette sig en slik lov som den det her er tale om. Jeg kan nevne at der for tiden er under bygging for norsk regning 21 nye tankbåter og det ganske store båter. Det var en mann hos mig lørdag, for 2 dager siden. Han hadde 3 tankbåter på 45 000 tonn, som han vilde bygge i

utlandet. Av de 21 nye er det 9 som er innmeldt i tankpoolen, og 12 står utenfor. Og de skib som er under bygging, representerer tilsammen en kvart million tonn. Det er ikke så lite når vi tenker på at der er omkring 1 million tonn tankskib som ligger oplagt, og som man praktisk talt ikke har mulighet for å få i employ, i beskjeftigelse, under de nuværende forhold. Nu, der har vært konferert med direktøren i rederforbundet, men rederforbundet som sådant har ikke hatt tid og anledning til å komme med nogen officiell uttalelse. Jeg vet ikke om det vilde gjøre det heller, fordi rederne her, så vidt jeg kan skjønne, ikke blir ganske enige. En del er lojale og forsiktige, og mener at man skal ha en fornuftig begrensning, mens en del vil kjøre på - av grunner som egentlig ikke har nogen direkte forbindelse med skibsfarten; der er mange andre hensyn som spiller inn. Men iallfall er de tankskibsredere som står i poolen, enige om at man her må søke å gripe inn og søke å få en begrensning. Og det har vi da funnet ved den forsiktige form, å begrense adgangen til å pantsette skib. Det var på tale et helt importforbud med dispensasjon, men det vilde være å gå nokså langt, at man sa som så: skib bygget i utlandet eller skib bygget i innlandet tåles ikke medmindre de har fått Regjeringens godkjennelse. Det vilde være altfor drastisk, så får man gå en mellemsvei ved en rimelig begrensning av adgangen til å pantsette skib. For det er etter min opfatning ikke riktig slik som det gjøres nu når man bygger en båt. Den koster 100 procent, så låner man 80-85 procent i utlandet og setter inn 15-20 procent, kanskje enda mindre, selv. Og etter nogen års forløp er man i vanskeligheter. Vi har sett så mange redere som har mistet sine båter. De utenlandske verksteder eller finansinstitutter som har levert kreditt, har slått vekk det som de norske redere eller spekulanter har satt i båten. Og så kommer rederforbundet til statsmaktene og sier: vær så god, hjelp oss, så vi ikke skal miste alle disse båter, så at utlandet ikke skal slå dem til sig og de skal gå over til utenlandsk flagg. Slik var det ifjor, og rederforbundet har i år vært hos statsmaktene og bedt om hjelp i en slik situasjon. Er det ikke da riktigere å si som så: når man bygger et skib, skal det være nogen egenkapital, det skal være sikkerhet. Det skal være fornyelse av den tonnasje vi har, det skal være modernisering av den tonnasje vi har. Men når det er så stort opplegg, hvorfor skal da outsiders, spekulanter, få lov til å treffe alle slags avtaler med utenlandske verksteder, som bringer den ordinære næring i de største vanskeligheter? Og det som er hovedpunktet etter min opfatning, er at dette er en internasjonal tankpool-overenskomst, en internasjonal overenskomst. Hvis nordmennene ved forcert bygging får denne til å ryke i stykker, så risikerer vi så vidt jeg vet, og det vil jeg si klart fra: vi risikerer at de store oljeselskaper gjør mottrekk og at ikke én båt får en oljelast. For det er jo oljeselskapene som leier disse båter til frakt av olje. Og vi må være litt forsiktige. Vi skulde ha lært av hvalfangsten og på andre områder, at vi må være litt forsiktige i disse spørsmål og ikke la en ukontrollert spekulasjon få kjøre på akkurat som den ønsker. Vi må lære å få litt orden i sakene. Det er en internasjonal interesse at det her blir forsøkt grepet inn i næringen, i tankskibsfartens samlede norske

interesser, og også av hensyn til å få mer stabile vilkår enn det ellers vil bli, hvis man nu ikke gjør noget inngrep. Jeg vil anbefale den fremlagte innstilling. Jeg har selvfølgelig intet imot at loven gis tidsbegrensning. Det eneste punkt som jeg som ikke-jurist har vært litt i tvil overfor, er det med pantsettelse til 50 procent, fordi det er noget som heter sjøpantekrav. Det kan opstå litt vanskeligheter der. Men så vidt jeg forstår Justisdepartementet, kan de sakene ordnes. Det er da også overlatt til Regjeringen, til departementet, å gi de fornødne dispensasjoner. Så selv om der skulde være en rent formell juridisk mangel, antar jeg at det i praksis ikke behøver å spille nogen rolle.

Statsråd Lie: Saken er reist av Handelsdepartementet og sjøfartsdirektøren, og årsaken til at Justisdepartementet har fremlagt proposisjonen, er den at de to departementer under sine rådslagninger blev enige om at saken formelt skulde fremmes av Justisdepartementet, fordi sjøloven sorterer under Justisdepartementets lovavdeling. Under forberedelsen i Justisdepartementet, har der deltatt representanter for de skibsrederinteresser som står bak kravet like overfor Handelsdepartementet. Presidenten i Norges Rederforbund, skibsreder Arth. H. Mathiesen, har deltatt, ikke i egenskap av president, fordi han ikke kunde binde sin organisasjon, men som veileder for de to departementer. Samtidig deltok også skibsreder Paust. Vi skulde derfor gå ut fra at proposisjonen er overensstemmende med de interesser som man ønsker å beskytte, og jeg slutter mig for så vidt til det som skibsreder Mowinckel har fremholdt. Jeg vil advare mot at saken utsettes. Når mindretallet i komiteen fremholder at de tror at skibsfartens egne menn, som gjennom sitt initiativ og sin rike fantasi har skapt vår store og utmerkede handelsflåte, fortsatt skal være betrodd den oppgave å disponere uten inngrep av denne art fra statens side, tar mindretallet styggelig feil. Regjeringen hadde ikke fremlagt denne proposisjon, hvis skibsredernæringens menn var blitt enige. Der er outsiders innen alle stender, og for å krysse de planer som outsiders innen skibsrederkretser hadde og har oppe, var det nødvendig at denne proposisjon kom, og det er nødvendig at man får en lov som begrenser adgangen til å bygge og pantsette tankskib. Hensynet til den store kreditt som utenlandske skibsverfter så beredvillig gir norske skibsredere, er avgjørende for forslaget. Det er umulig for norske skibsbyggerier, for norske mekaniske verksteder, overhodet å innlate sig på å konkurrere om bygging av tankskib, all den stund utenlandske verfter gir norske skibsredere en kreditt op til 90 procent. Forslaget beskytter derfor også i en viss utstrekning de norske skibsbyggerier. Jeg vil derfor henstille til Odelstinget ikke å gå med på nogen utsettelse, idet det haster. Jeg henviser til de oppgaver som foreligger i Odelstingsproposisjonen, nemlig at der idag ligger oplagt 14 dieselskib på tilsammen 91 000 brutto tonn. Som statsråd Madsen opplyste, er der 21 nye tankbåter under bygging, hvorav 9 er innmeldt i poolen og 12 er utenfor. Disse representerer tilsammen ca. 250 000 tonn d.w. og foruten denne store tonnasje har de store oljeselskaper ca. en halv million brutto tonn under bygging, likesom der fremdeles ligger

oplagt i utenlandske og norske havner tilsammen ca. 1 million tonn d.w. tanktonnasje, hvorav adskillig moderne og fullt effektiv dieseltonnasje. Under disse forhold må man vel si at det er påkrevd og på høi tid at denne begrensning i adgangen til å pantsette tankskib kommer. Jeg er på det rene med at den kan omgås, at der kan være transaksjoner hvorved loven ikke blir fullt effektiv; men vedtagelse av proposisjonen er et skritt som vil være riktig, fordi iallfall de lovlydige skibsredere - og det er de fleste - vil være bundet av loven. Hr. Mowinckel antydet, i likhet med minoriteten, en tidsbegrensning for loven, idet mindretallet foreslår at § 7, første linje, skal gis sådant tillegg: "og ha gyldighet til 1 juli 1937". Jeg er litt i tvil om denne endring, fordi det kan tenkes at skibsredere vilde spekulere i at lovens gyldighetstid utløper, hvorved de kunde inngå kontrakter som så kunde oppfylles efterat loven var utløpet. Det er imidlertid mindre betenkelig hvis lovens gyldighetstid settes til 1 juli 1938. Hvis mindretallet kunde endre sin innstilling for så vidt, tror jeg forslaget vilde være mindre betenkelig.

Stray: Det er jo en forferdelig vanskelig situasjon alle Stortingets medlemmer stilles i, når de et par timer før denne store og viktige sak skal behandles, får disse dokumenter i hånden, som ikke inneholder det materiale som skulde være nødvendig for å begrunne en så vidtrekkende lov som denne. Så meget mer beklagelig er det, som de der representerer de distrikter som har stor interesse av tankskibsflåten, ikke har fått konferert med nogen av de folk som driver i denne næring. Jeg synes at de autoriteter og de representanter for næringslivet som Regjeringens medlemmer her - handelsministeren og justisministeren - har påberopt sig, ikke var særlig representative. Rederforbundet har ikke villet ta stilling til saken, og jeg gad vite om den egentlig har vært forelagt nogen av redernes organisasjoner overhodet. I de forelagte dokumenter mangler opplysninger som viser at loven er påkrevd. Her sies at der bygges for megen tanktonnasje, og om kort tid vil markedet være så overfylt - det er allerede overfylt - at situasjonen vil bli umulig, Schierwater-planen vil gå istykker o.s.v. Men hvor har vi bevisene for det? Der foregår jo en umåtelig stigning i oljeforbruket, og en svingning i konjunktorene kan kanskje medføre at der blir for lite tanktonnasje. Den situasjon kan like godt inntreffe. Det kan gå meget raskt. Og det er forbausende når jeg nu hører handelsministeren og justisministeren stå og tale om at det er outsiders, det er spekulanter, som spekulerer i å få kreditt ved utenlandske verksteder. Det het også så for 7-8 år siden, da en rekke skibsredere på Sørlandet - og også på Vestlandet - kontraherte store tankskib og dels også kjøpte dem av de store oljeselskaper - altså dels kjøpte deres eldre tonnasje og dels foretok nykontraheringer. På den måte har vi bare i Arendal - jeg nevner mitt eget hjemsted - nu, jeg tror det er nøyaktig 15 tankskib av størrelse 7 000 til 15 000 tonn. Den gang blev det advart meget sterkt imot, i akkurat de samme toner som hr. Mowinckel og statsrådene Madsen og Lie lar høre idag, akkurat de samme toner. Det var spekulasjon, det var farlig spekulasjon. Men det var ikke spekulanter, det var ikke

outsidere, de som fortsatte med tramptonnasjen og enten kjøpte gamle eller kontraherte nye båter på 3-4 000 tonn til trampfart, almindelige lastebåter. Meget av denne tonnasje er idag ikke regningssvarende, den går enten med tap eller ligger og ruster op. Mange av de selskaper som kontraherte almindelige lastedampskib er gått over ende. Men de som "spekulerte", som det het, de som kjøpte disse tankskib, som grunnla tankrederiene den gang, de gjorde riktig, de så rett. Uten disse store tankskib som vi har i vårt distrikt nu, vilde vi ikke ha fått beskjeftigelse for alle de unge gutter og alle de voksne sjøfolk som nu går ute i fart. Det har vist sig at det var en heldig utvikling av den norske skibsfart, at vi kom inn på tankskibene. Og idag innbys vi til å sette en stopper for denne utvikling, og med den begrunnelse at det er for meget tonnasje. Ingen kan bevise at det er for meget tonnasje. I de nærmeste år kan det være for lite. Videre hevdes det at det er en usund affære, at de utenlandske verfter gir så store kreditter. Ja, den flåte som er reist hos oss, de er bygget på denne kreditt. Vi er fagfolk på sjøfartens område, vi har fremragende dyktige redere, og de har gjort et utmerket dyktig arbeid. Og takket være disse menn, som nu stemples som outsiders, har vi så mange folk i arbeid på våre kanter som vi har. Jeg er bange for, at de som ønsker denne lov, det er de som nu selv har kontrahert tonnasje, og som vil stenge for nybygginger, stenge for utviklingen, fordi de sitter på sin tue trygg, og derfor vil de ikke tillate nyanskaffelser. Det er et farlig prinsipp å komme inn på, og jeg er litt forbauset over at hr. Mowinckel går så sterkt inn for dette, som er så langt fra liberal politikk som vel mulig. Hr. Madsen forsøkte sig også med, at de som var imot dette, hadde konservative prinsipper. Men tvert om tror jeg at hvis hr. statsråden vil ha hele folket i arbeid, bør han være forsiktig med lover som denne. Hvis den var kommet den gang da spørsmålet om "spekulasjonen" sist var fremme, vilde den i hvert fall ha bevirket at mange hundre ikke hadde kunnet settes i arbeid bare i mitt distrikt.

Det er sagt at dette også vil være til beskyttelse for de norske skibsverfter. La oss se stillingen i øinene, slik som den er idag. Jeg har konferert med mange av de tankskibsredere som har kontrahert ved svenske og danske verfter, og de sier at de norske verfter ikke kan konkurrere med de svenske og danske. Dessverre er stillingen slik idag, derfor tror jeg den ærede handelsminister og justisminister tar feil, hvis de tror at de ved denne lov skal overføre nybygginger fra svenske og danske verfter til norske. Det de kan gjøre, det er å hindre tilgangen av ny tonnasje til vår tankskibsflåte, de kan legge en død hånd over den utvikling som er begynt, og som har skaffet oss så mange fagfolk nettop i denne fart, en gledelig utvikling som bør gå videre. En ting til: Hvis man stanser her, tror man da at de svenske og danske verfter vil slutte med å bygge tanktonnasje? Kanskje disse kontrakter blir overført til andre nasjoner, kanskje de kan komme til å ta teten i tankskibsfarten. Jeg vil i denne forbindelse gjøre opmerksom på et moment til. De store oljeselskaper, som solgte sin gamle tonnasje til norske redere, de har også befraktet disse nybygginger. Nu går de gamle skib ut etterhvert, og der trenges

ny tonnasje. Spesielt på våre kanter har vi en rekke eldre skib som er sluttet på certepartier for 5 eller 10 år. Disse skib går ut efter hvert, og vedkommende redere må fornye sin tonnasje. Fornyelsen har de hittil fått istand ved å kontrahere med så stor kreditt ved de utenlandske verfter som de har fått, ellers hadde de ikke maktet fornyelsen. Stanser man nu fornyelsen, stanser man nu adgangen til kreditt, kan det være at handelsministeren og justisministeren får den tvilsomme ære å være med på å legge en død hånd over sjøfarten på våre kanter.

Det skulde være interessant å vite hvilke redere det er som står bak dette. Handelsministeren har ikke gitt andre opplysninger enn at det er dem som nu er tankredere som har sine kontrakter og er redd for konkurransen. Deres stilling skal trygges.

Det er selvfølgelig så, at hvis tilgangen på tonnasje stanses, vil den gjenværende tonnasje bli mer verd. Men kan handelsministeren og justisministeren garantere oss idag, at konkurrerende tonnasje ikke kommer på markedet fra andre land, da kan det være mening i å vedta en lov som denne. Men når man ikke har denne garanti, da kan loven bli et slag mot hele sjøfarten og dermed et slag mot de folk som Regjeringen søker sig først og fremst å være talsmann for.

Det har vært meget heldig for utviklingen av vår tankflåte at utenlandske verksteder har kunnet yde så stor kreditt som de har gjort, ellers hadde vi ikke hatt den tonnasje vi har idag. Det blev sagt, at det er outsiders i alle brancher, så også her. Ja, det har vært nykontrahert adskillig nettop fra Sørlandet i den senere tid, men det er ikke outsiders som har kontrahert noget, det er eldre, erfarne redere, så jeg vet ikke med hvilken rett man har stemplet disse redere som outsiders. Det som idag er spekulasjon, kan om 10 år vise sig å være fremsyn og fagkunnskap. Vi må ikke trekke paralleller mellem dette og hvalfangsten, jeg synes det er for lettkjøpt. I skibsfarten vil det vel også være meget av - jeg vil ikke kalle det lotterispill, men i hvert fall vil det alltid være nok av usikkerhetsmomenter. Det er således alltid usikkert hvordan fraktmarkedet vil stille sig fremover. Derfor tror jeg, at det å ville søke å regulere forholdene ved den slags tvangsinngrep som her, er en tvilsom historie. Handelsministeren oplyste, at rederne blev ikke enige. Nei, det kan jeg godt tro, for de redere som nu har gjort sine nykontraheringer, og som er engstelige for at der skal komme mer tonnasje på markedet, blir selvfølgelig ikke enige med dem som har planer oppe om nye bestillinger. Der er dem som tror, at dette er forretning fremdeles, og tror at Norge har noget å gjøre her. Min konklusjon er at vi har fått så liten anledning til å sette oss inn i denne lov, at jeg kan ikke stemme for den idag. Jeg vil henstille, at man utsetter loven, så man får anledning til å konferere med de folk, hvis interesser vi er satt til å vareta.

Bruun: Jeg hadde ikke tenkt å ta ordet i denne sak, fordi jeg er i samme stilling som hr. Mowinckel, at jeg også har skib som går under Schierwaterplanen. Jeg finner det imidlertid nødvendig å begrunne min stemmegivning. Det er jo ikke så svært

morsomt å protestere for allverden, men følge med på ferden, som man stadig er nødt til å gjøre i disse tider; men her er forholdene kanskje noget anderledes enn de har vært på andre områder hvor staten har grepet inn. Med hensyn til kontraheringen, så har praktisk talt all kontrahering av tanktonnasje i de siste år foregått fra Norge og de store oljeselskaper. Det er vesentlig norske redere som har kontrahert tankskib, og det har som hr. Stray sa, vært mulig gjort ved de store lån som de utenlandske verksteder har ydet, og jeg må gi hr. Stray min tilslutning og protestere mot det uttrykk som brukes i proposisjonen om spekulasjon. Hvor er grensen mellom spekulasjon og ordinær forretning? Hvis f.eks. en stor reder, som har en masse båter før, kontraherer en båt - nuvel, så er det forretning, mens hvis en ung mann, som kanskje har en ganske liten kapital, men meget stor tillit blandt sine venner og bekjente, vil begynne, så er det plutselig spekulasjon. Jeg kan ikke finne nogen logikk i det. Jeg må jo også beundre statsråd Madsens og i det hele tatt Regjeringens elasticitet - den imponerer mig hver eneste dag - når jeg tenker på hvad vi har hørt før om de arbeidsløse sjøfolk, som ikke kan få hyre, og de fedrelandsløse skibsredere som lar disse stakkars mennesker gå, uten å skaffe dem arbeid, og Regjeringen så kommer her og foreslår en lov, som altså vil forhindre at der blir ny tonnasje, som disse sjøfolk kan få arbeide på. I samme stil er jo dette med å beskytte de store kapitalister. De skal få lov til å kontrahere, de som har penger nok til å sette 50 pct. i båten, men de små som ikke har det, skal det være forbudt. Samtidig er det jo heller ikke analog med, hvad staten nettop har gjort med - det heter visstnok "skibsfondet", hvor det nettop er bestemt, at man skal strekke sig så langt som det er mulig råd, på toppen av en stor første-prioritet, langt opover mot hundreprocentverdien, nettop for å få bygging igang og for å skaffe sjøfolk og verksteder arbeid. Alt dette synes jeg man må se, og man vil da kanskje spørre: Men hvorfor i all verden stemmer så Bruun for loven? Dertil må jeg si, at jeg gjør det fordi jeg vet, at de store oljeselskaper, uten hvis tilslutning Schierwaterplanen ikke kan opprettholdes, underhånden har erklært, at hvis den store kontrahering av norske båter fortsetter, så vil de melde sig ut at poolen, bygge sin tonnasje selv, og dermed ligger kanskje den store flåte på over 1 million tonn og ikke kan få frakt. Likeoverfor en risiko som er så enorm som den er, tør ikke jeg ta ansvaret for å stemme imot dette forslag. Jeg kan citere efter et referat fra en konferanse, som er holdt med de store oljeselskaper: "Oljeselskapene fremholdt dessuten at de, såfremt de store norske nykontraheringer fortsatte, vilde ta under overveielse å gjøre sig helt uavhengig av de private tankskibsredere ved å anskaffe tilstrekkelig egen tonnasje til å overta sitt hele transportbehov, - en nybygging som antagelig sågodtsom utelukkende vilde komme engelske verfter til gode." Dette er citat av et brev som er konsipert av skibsreder Paust, som er den norske formann i tankskibspoolen.

Ser man så på hvad nordmennene bygger, så sa statsråd Madsen, at der blev bygget 250 000 norske tonn idag. Jeg har ikke dødvекттallet, men i april 1935 var det 175 700 tonn brutto, hvilket vel kan bli omtrent det samme som det hr.

Madsen sa. Men samtidig bygges der ikke mer enn 281 000 tonn utenlandsk tonnasje, og denne utenlandske tonnasje bygges for den alt overveiende del av de store oljeselskaper, slik at hvad der foregår av privat bygging av skibsrederier i verden, nesten utelukkende gjøres av norske redere i øieblikket, og det er altså ca. 38 procent av den samlede nybygging som idag foretas av nordmenn. Det er jo også ganske karakteristisk hvorledes denne Norges del i denne fart har steget. I 1925 hadde Norge en tankflåte på 42 dampfartøier på tilsammen 243 000 tonn av en verdenstonnasje på 5 millioner, og efter statistikken i 1933 har vi 1 012 000 tonn - dette er brutto - og 495 000 tonn damp. Vår deltagelse i tankskibsfarten er steget med 520 procent. Man kan si at man ellers vilde kunne innvende mot denne lov, at hvis de nekter nordmenn å bygge, så kan jo utlendingene bygge. Men man vet av erfaring at det er bare nordmenn som er så spekulative - jeg bruker uttrykket "spekulativ" i gåseøine - at de tør dette. Det er det som er det rare, at utenom oljeselskapene, som jeg før har sagt, er det bare nordmenn som har kunnet skaffe kapital og har kunnet gjøre dette. Hvilke konsekvenser det vil ha hvis Schierwaterplanen går i stykker, tør jeg ikke engang tenke på. Jeg tror det er 220 millioner kroner som er investert i denne bedrift, og det er ganske sikkert at skibene vilde falle ganske enormt i verdi, hvis Schierwaterplanen hørte op. - Så var det en bemerkning som jeg gjerne vilde få lov å gjøre til hr. Stray. Hr. Stray sa, at det er redere som synes det er forretning å bygge disse båter, og som fornyer sin tonnasje. Men hr. Stray må huske på, at det er kun fordi Schierwaterplanen eksisterer, at det idag er forretning. Det er mange som bygger båter bare og spekulerer i Schierwaterplanen, legger skibet i bøiene og får bidraget og kan dermed forrente den investerte kapital. Hvis det hadde vært helt fritt, så tror jeg ikke mange av dem, som i de siste dager har kontrahert, hadde tort gjøre det. Det er en meget vesentlig innvending nettop mot det hr. Stray sa. Jeg har villet begrunne min stemmegivning, og jeg stemmer for loven i den form den har.

Presidenten: Der er enno innskrive ein del talarar på uavgrensa tid. Presidenten vil no tilråda at dei representantar som heretter skriv seg, får ei taletid av upp til 2 minuttar.

Røysting:

Framlegget frå presidenten vart samrøystes vedteke.

Joh. Ludw. Mowinckel: Jeg bad om ordet fordi der i hr. Strays uttalelser og betraktninger er så meget almindelig og generelt riktig og sant, at man for så vidt kunde erklære sig enig med ham. Men vi står her like overfor et særforhold hvor de betraktninger, dessverre kan man si, ikke kan gjøres gjeldende, og det er den organisasjonsmessige sammenslutning som har funnet sted mellem tankrederne i hele verden, det er med andre ord Schierwaterplanen. Og det som det i virkeligheten nu er spørsmål om, det er: Skal vi bidra vårt til å holde Schierwaterplanen oppe, eller skal vi risikere at Schierwaterplanen går i stykker? Det er det store spørsmål. Når her tales om å holde folk på sjøen, så er for tankflåtens

vedkommende forholdet det som jeg nevnte første gang jeg hadde ordet, at går Schierwaterplanen i stykker, vil der bli mange, mange sjøfolk gående hjemme her i landet. Det kan man være ganske sikker på. Det er riktig som det er blitt sagt, at det er de norske redere som nu suksessivt undergraver Schierwaterplanen, og det er mot denne undergravning av Schierwaterplanen at utlandet reagerer - utlandet som også er med i Schierwaterplanen, og som må bringe offer for å holde Schierwaterplanen igang. Der blev talt om at det er mulig, at når det kommer til stykket, vilde disse skib allikevel få god beskjefitigelse. Men forholdet er jo ikke det, at vi står så å si like overfor en nærliggende mulighet av at der nu blir mangel på tanktonnasje. Forholdet er jo tvertimot det at der ligger hundretusener av tonn oplagt, fordi der er overflod på tanktonnasje! Det har vært sagt at de store oljeselskaper bygger. Ja det er riktig. De store oljeselskaper har bygget, - de har til dels bygget meget tonnasje i Tyskland for på den måte å løsgjøre den gjeld som Tyskland har til dem - men det er dog de store oljeselskaper som bærer hele Schierwaterplanen oppe. Så lenge de store oljeselskaper er og vil være med i Schierwaterplanen, så holder Schierwaterplanen selv om disse oljeselskaper bygger. I det øieblikk oljeselskapene slår hånden av planen, så faller Schierwaterplanen og dermed den norske tanktonnasjes mulighet for å holde sig oppe. Man må ikke tro at det er så uhyre flotte vilkår Schierwaterplanen hittil har kunnet by den norske tonnasje. Det er virkelig ikke stort mer enn at det henger sammen, og rett som det er, hender det at et meget moderne dieselmotorfartøi blir nødt til å legge op, fordi der ikke finnes en eneste frakt i markedet - så vanskelig og prekær er stillingen. Når vi da står like overfor en reell trusel om, at hvis det fra norsk side skal fortsettes med på den måte å rive denne sammenslutning i stykker, vil de som fremfor alt holder den oppe, ikke lengere interessere sig for planen, så er det en alvorlig trusel mot norsk skibsfart at jeg for min part ikke våger - så ugjerne jeg ser at man er nødt til å gå lovens vei her - å motsette mig det.

Statsråd Madsen: Hr. Bruun forsto ikke riktig hvor grensen mellom spekulasjon og forretning går, og jeg må jo si, at hvis ikke hr. Bruun forstår det, så er det meget verre for mig å forstå det. Men senere i hans innlegg kom det dog for en dag, at han allikevel forstod, at forretning og spekulasjon kan gå nokså meget over i hinannen; og her har vi et karakteristisk tilfelle nettop av det, hvor det blir nødvendig å gripe regulerende inn. Det har alltid vært arbeiderpartiets syn, at man før eller senere blir nødt til å gripe kontrollerende og regulerende inn her, ellers bærer det galt avsted. Nettop det som hr. Bruun citerte av det brev fra den norske representant i den internasjonale pool viser, hvor alvorlig stillingen nu er. Hvis ikke nordmennene nu tar fornuften fangen og tar rev i seilene, så risikerer man ikke bare at poolen går i stykker, men at de store utenlandske oljeselskaper, som dog har makten - de har bukten og begge ender - sier pass, og at nordmennene ikke får nogen olje å føre. Og det gjelder som jeg sa, omkring 1 1/2 million tonn, det gjelder for landet en inntekt på over 20 millioner kroner om året. Det er et spørsmål som

interesserer ikke bare de få enkelte redere - hvis det bare var tale om dem, så var det ingen sak - men det gjelder mannskapene, og det gjelder store samfundsmessige hensyn. Det vil jeg gjøre hr. Stray oppmerksom på. Det er nettop hensynet til mannskapene, det er hensynet til å få en stabil, varig næring uten en overspekulasjon og overekspansjon som det her nettop har vært sterke tendenser til, som har vært avgjørende for Regjeringen. For det er klart, at hvis det er redere i Arendal eller på Sørlandet eller andre steder, som virkelig har drevet med dette og som vil fornye sin flåte, så vil de få adgang til det, det vil bli gitt dispensasjon - de behøver ikke å være engstelige. Det som er faren er, at loven er et altfor svakt inngrep, og at den ikke vil stanse overutvidelsen, overekspansjonen og at den ikke vil være effektiv, fordi den er for lite vidtrekkende. Men på den annen side, når man hører opposisjonen her, så forstår man, at det hadde vært vanskelig å komme med noget som hadde vært ennu mer radikalt og ennu krassere, men som kanskje vilde vært mer effektivt enn det som bringes i forslag. Det er den norske representant i den internasjonale pool som har pekt på hvilke alvorlige konsekvenser for skibsfarten, for mannskapene, for alle interesserte det vilde ha, såfremt man ikke gjør noget nu for i noen grad å bremse spekulasjonen.

Knut Jacobsen: Forat ikke misforståelse skal være til stede, vil jeg si, at jeg forstår fullt ut Schierwaterplanens overordentlig store betydning for den norske tankskibsflåte, og jeg har også vært med å beklage de mange og store nykontraheringer som i ly av denne plan har funnet sted i den senere tid. Justisministeren citerte en del av mindretallets innstilling; men han glemte å citere det som stod til slutt, at mindretallet også vilde uttale håp om, at man ad frivillighetens vei kunde opnå de samme resultater. Og det er det jeg mener at man kanskje kunde få til. Vi har ikke oversikt over loven, hvordan den vil komme til å virke. Vi har i det hele tatt ikke oversikt over, om den kommer til å virke. Jeg sa første gang, at jeg tror at den kan omgås. Om den vil bli omgått, det tør man jo ikke si, men at vi reagerer like overfor en så alvorlig inngripen i det som hittil har vært en absolutt fri næring, det må man late oss. Og det er det som jeg har påpekt, at vi bør få tilstrekkelig tid til å kunne sette oss inn i og drøfte en så viktig sak som dette er - og den er det ikke levnet oss. Jeg frykter for, at dette kan være et ledd i en utvikling, i en retning som jeg ikke finner er tilfredsstillende eller ønskelig eller formålstjenlig for norsk skibsfart; for det er allikevel de norske redere vågemot, den rike fantasi som de norske redere har hatt, som har skapt den norske skibsflåte. Den norske stat eier ikke fantasi. Den vet ikke, når man skal si stopp eller når man skal si begynn; men det gjør rederne selv. Rederen vet, når han skal disponere - det har han lært gjennom sitt virke, gjennom sin utvikling. Jeg ser med bekymring på statens inngripen på næringslivets område i sin almindelighet, og jeg ser særlig med bekymring på statens inngripen i skibsfartsnæringen. Den står i en særstilling på grunn av den rent internasjonale innstilling som den nødvendigvis må ha.

All den stund jeg ikke tror på, at loven, hvis den ikke følges lojalt, kan komme til å få de tilsiktede resultater, så finner jeg ikke å kunne stemme for den. Jeg tror, at man ad frivillighetens vei kanskje kunde komme like langt og kanskje kunde komme lenger.

Det har, så vidt jeg forstår, ikke vært konferert med Rederforbundets egne folk; så vidt jeg hørte har det vært konferert med generalkonsul Arthur H. Mathiesen - han er ikke Rederforbundets president, han er med i centralstyret og har formentlig ikke deltatt som Rederforbundets representant, som justisministeren sa. Jeg finner, det er en mangel ved loven, at man ikke har referert, hvad Rederforbundet selv som næringens høieste organisasjon mener om et slikt spørsmål som dette.

Stray: Det var heller ikke min mening å underkjenne det arbeid som var utført for å få Schierwaterplanen i stand, og virkningen av den, selv om det nok er adskillige redere som står utenfor planen. Men jeg vilde bare gjenta, at det som der idag advares imot som en farlig spekulasjon, det kan det godt vise sig om 8-10 år å ha vært fremsyn. Her tales om, at det ligger allerede meget tanktonnasje oplagt. Javel, men ligger det ikke annen slags tonnasje oplagt? Se hvad der ligger oplagt av almindelig tramptonnasje! Kommer alle de som har tramptonnasje og som har eldre tonnasje lagt op nu, og sier: Vi må ha forbud mot at det bygges ny tramptonnasje, for den som eksisterer er ikke beskjefitiget? Man kan si, at vi har ikke nogen Schierwaterplan for den annen tonnasje. Nuvel, men hvor lenge tror man Schierwaterplanen holder? Hr. Joh. Ludw. Mowinckel fortrøstet sig til de store oljeselskaper og sa, at sålenge de vil holde Schierwaterplanen oppe, så går det, - men går de vekk, så går den vekk! Ja vel. Men hvis de store oljeselskaper vil bygge sine egne skib, ha sin egen tonnasje, så river de Schierwaterplanen over ende, når det passer dem. Det vi står overfor idag, det er å sette en stopper for utvidelsen av vår tankskibstonnasje, men vi vet ikke hvorledes oljefarten kommer til å utvikle sig. Vi vet ikke hvor lenge de omtalte oljeselskaper eksisterer heller. Det er andre konkurrenter på oljemarkedet nu; vi har ingen garanti for at de omtalte 2-3 truster også i fremtiden skal sitte og dominere hele oljehandelen. Tvert om. Vi har stadig ny konkurranse, og de kan hvilken som helst dag bli slått ut eller opløst.

Det er et kortsyn som ligger til grunn for denne propositjon. Handelsministeren sa, at selvfølgelig skal de eldre, erfarne redere som har tankskib, få skifte ut, det kan man være rolig for at de skal få anledning til. Men mange av de eldre, erfarne redere, som for 7-8 år siden stod stillet over for et faktum at de kunde slå inn på nye felter, mange av dem rystet på hodet og sa om dem som kjøpte tanktonnasje: spekulanter, hasardfolk. Det var ofte nye folk som viste veien. Og hadde vi bare hatt de gamle, erfarne som rystet på hodet å flyte på og ikke de nye våghalser, så hadde vi hatt langt større arbeidsløshet på Sørlandet idag. Men nettop de folk som dengang blev betegnet som spekulanter og hasardmennesker, er det som har gitt sjøfolkene beskjefitigelse på Sørlandet. Vel - det var også eldre redere som anskaffet tanktonnasje også den rette vei, men det var ikke nok av dem. Når man som i vårt

distrikt har opplevet å se redere skaffe et lite sted en tonnasje på 15 skib på fra 7 til 15 000 tonn, og satte en stor skare av sjøfolk i beskjeftigelse, og man så nu hører akkurat de samme toner og advarende røster idag som dem man hørte den gang, så får man betenkeligheter ved å være med på et forslag som dette. Og ikke minst fordi det i de fremlagte dokumenter ikke forekommer en eneste uttalelse fra ansvarlig faglig hold om dette, - ikke beregninger, ikke statistikk, - utover de få opplysninger som er gitt om den tanktonnasje man har, så kan man sannelig bli temmelig usikker.

Jeg er også bange for at den ærede handelsminister er blitt ført litt bak lyset i denne sak, at den norske regjering har hatt for lite føling med forholdene til å kunne stå imot strømningene fra de folk som idag sitter med tanktonnasjen. Men jeg vil si at de som sitter med tanktonnasjen idag, de som er med på Schierwaterplanen, de er nærmest inhabile ved behandlingen av denne sak. De er direkte økonomisk interessert i å hindre bygging av ny tonnasje og derfor parter i saken. Jeg tror at Regjeringen kanskje ikke har vært våken nok like overfor privatinteressene her - det kan være spekulasjon også i det å hindre tilgang av ny tonnasje for å holde prisene på den gamle oppe. Arbeiderpartiet taler alltid så stort om at man skal vokte sig for de private økonomiske interesser, men disse kan skjule sig på så mange måter!

Det kan godt være at Nygaardsvolds ministerium i denne sak faktisk er med å legge en død hånd over veksten i en næring, fordi den skal beskytte enkelte folks private interesser. Schierwaterplanen er et øieblikksfenomen; det er noget som kan falle sammen imorgen; men en sikker vekst i vår tonnasje, en sikker økning av den store skare av folk som nu er beskjeftiget i denne fart som er oparbeidet av en rederstand som nettop på dette felt er fremragende fagfolk, det kan få stor betydning for fremtiden for arbeidslivet her i landet.

Jeg er imidlertid klar over at jeg taler for døve ører, for jeg forstår jo det at de fleste folk som skal være med og stemme i denne sak på grunnlag av et par timers lesning av disse dokumenter uten uttalelser fra folk med fagkjennskap, de stemmer for loven. Men det er en karikatur av en lovbehandling, en karikaturbehandling av viktige økonomiske spørsmål at representantene på et så usikkert grunnlag skal la sig engasjere i en sak som denne. Det kan godt være at det kan gis opplysninger som kunde berettigede en lov som denne i øieblikket; men de er ikke gitt her, og derfor kan jeg ikke stemme for loven således som den foreligger. Jeg tror den bør sendes tilbake til Regjeringen og at denne burde komme med ganske andre og mer utførlige opplysninger enn gjort. Det kan ikke ha en så øieblikkelig fare, for vi skal være klar over at den kontrahering som man går så sterkt til felts mot, den står dels også andre bak som ikke er uten økonomisk innsikt. Det sies at der gis 75-90 pct.s kreditt av utenlandske verksteder, men tror man at disse utenlandske verksteder gir op til 90 pct.s kreditt uten å ha nogen tanke for hvorledes markedet vil stille sig fremover? De aller fleste kontraheringer vi kjenner av tanktonnasje er skjedd, som opplyst her, på kreditt, så stor kreditt at det er lite de norske redere mange ganger har lagt i skibene. De har i mange tilfelle heller ikke stillet nogen

personlig garanti, og hvem får da tapet hvis det skulde vise sig at skibene når de blir ferdige blir uten emploi? Det får først og fremst de utenlandske verksteder. Tror man da at de som sitter og kontraherer fra disse utenlandske verksteder er rene barn, ikke har rede på nogen ting og at de er villig til å bygge for de norske redere og gi dem op til 90 pct.s kreditt for å få beskjeftigelse ved verkstedene? Nei, jeg tror at også blandt de folk finnes det dem som har litt innsikt i den internasjonale økonomiske situasjon. Men som sagt, det er vel ganske nytteløst å tale her, for alt avgjøres efter partistillingen. Det er bare 2 høirefolk i komiteen som har stemt mot loven og de andre partiets folk vil naturligvis i tillit til det som er fremlagt her stemme for den, og dermed blir vel loven vedtatt kanskje til ubotelig skade for utviklingen av den norske tankskibsflåte.

Sven Nielsen: Jeg kan i meget være enig i det hr. Stray har sagt, og jeg er i det vesentlige enig i hr. Bruuns premisser men må ta avstand fra hans konklusjon. I likhet med hr. Jacobsen må jeg si at jeg har den fulle forståelse av Schierwater-planens betydning, men man skal legge merke til: Dette er en internasjonal tankskibspool, - har alle de andre land som har sluttet sig til denne tankskibspool, har de påtatt sig de samme lovbestemmelser for sitt eget lands vedkommende, eller er det bare Norge som skal gjøre det? Kan resultatet av dette bli at vi mister den ledende stilling som vi har idag, og at den glir over til andre? Vi mangler opplysninger om det. Har tankskibspoolen satt oss kniven på strupen - i hvilke ordelag er det skjedd? - Har vi ikke anledning til å vente, slik at vi kan utsette denne sak nogen tid? Det har vi heller ikke fått nogen opplysning om. Det er sagt at idag har vi overflod av tanktonnasje. Det er riktig det, men det er noget annet som ikke er nevnt, og det er at ca. 30 pct. - såvidt jeg vet - av vår nuværende tankflåte nærmer sig den alder at de snart må hugges op. Hvis vi ikke skulde få bygget nye, eller det legges hindringer i veien, så kan den dag lett komme da vi mister den ledende stilling som vi har på det område. Jeg er opmerksom på at denne lov ikke er nogen lov som forbyr bygging av tankskib; den gjør det bare avhengig av dispensasjon hvorvidt man skal kunne belåne skib med mer enn 50 pct. Det har hittil iallfall i mange tilfelle vært ansett for en fordel at man har et stort pantelån på skibet, for derved kunde man komme igang med et forholdsvis stort foretagende med liten kapital. Visstnok er det så at dette til en viss grad kan kalles spekulasjon; jeg vil ikke kalle det for spekulasjon, men dristig fremsyn. Og hele vår skibsfart er bygget op på dristig fremsyn og vågemot. Hadde ikke våre skibsredere og de folk som stiller med skibsfarten hatt det, så vilde vi idag ikke hatt nogen skibsfart i Norge. Det som for mig igrunnen er det avgjørende for at jeg vil stemme imot loven, er at denne lov gjør et inngrep i en næring som kanskje mer enn nogen annen av våre næringer har hatt sin trivsel og sin fremgang under frihetens tegn; det er en næring som aldri har bedt om statsstøtte i nogen form, en næring som har greid sig selv, ikke på grunn av statens støtte men til tross for de inngrep og hindringer staten har lagt i veien for den. Og nu kommer man med et nytt.

- Jeg antydet et forslag om utsettelse; jeg var da ikke opmerksom på at Odelstinget allerede ved møtets begynnelse hadde vedtatt at saken skulde behandles straks. Jeg vil derfor ikke fremsette noget forslag i den retning.

Presidenten: Dei representantar som heretter får ordet har ei taletid av upptil 2 minuttar.

Statsråd Lie: Det er nettop det som er tilfelle idag at de som står bak Schierwater-planen har bedt om denne støtte. Jeg kan derfor ikke forstå de uttalelser som nettop er fremkommet om det motsatte. Regjeringen hadde ingen interesse av å fremsette proposisjonen, hvis det ikke var så at Regjeringen var av den opfatning at den i denne sak varetok både redernes interesser og de arbeideres interesser som er knyttet til denne del av skibsredervirksomheten. Hvis det ikke var fordi Regjeringen mente at det var riktigere, at de sjøfolk som idag er beskjeftiget ombord i dampskibene, fikk beholde sitt arbeid, enn senere å bli arbeidsledige fordi skibene blev oplagt, så hadde proposisjonen ikke vært fremsatt. Det er av større interesse for sjøfolkene, det er av større interesse for de arbeidere som arbeider i verkstedsindustrien at de har arbeid enn at de om nogen år eller noen måneder skal gå ledige. Jeg har sluttet med å leve på håpet om frivillighet når det gjelder denne næringsvirksomhet; det må bestemmes til.

Hr. Stray må åpenbart ikke ha lest det foreliggende forslag, når han kan snakke som om det foreslås forbud mot å pantsette tankskib. Hele hans resonnement, hans tale, går ut på at det er forbudt. Jeg gjør opmerksom på at dette er en fullmaktslov som gir vedkommende departement adgang til å dispensere. I de tilfelle hvor sjøfartsdirektøren, Handelsdepartementet og andre institusjoner som står sjøfartsnæringen nær sier, at dette selskap bør gis adgang til å fornye dette eller hint skib, - det bør kunne få et nytt skib i stedet for ett som er havarert, - så finnes det vel ingen ansvarlig mann hverken innenfor de sjøfartskretser som har interesse av saken eller innenfor departementet som vil motsette sig ethvert slikt berettiget krav. Derfor er det å skyte med kanoner i denne sak å tale som om det er et almindelig forbud mot pantsettelse av tankskib eller bygging av tankskib. Det er å overdrive, og det gagnar slett ikke det standpunkt som de representanter som har uttalt sig mot proposisjonen, har hevdet.

Kårbø: Når eg bad um ordet, var det serleg av den grunn at representanten Stray kritiserte so sterkt at dei sakkunnige ikkje var høyrde i denne sak. Dei sakkunnige, som han meinte, det var vel reidarane. Og det kann kanskje vera noko som fell i augo at det ikkje i proposisjonen er sagt noko frå desse. Me som har måtta taka stode til denne sak fyrr enn i denne augneblinken, me har då prøvt å setja oss litt inn i saka fyrr, og me har då vendt oss til den mest sakkunnige, sjøfartsdirektøren, - den sakkunnige som står heilt ubunden av private personlege interessor - og høyrte kva han meiner. Og det var fyrst etter at eg hadde fått greie på hans syn og hans råd at eg var med og tilrådde denne lov vedteken. So er det sagt at

ein skulde setja saka ut; etter som eg skynar, vert ikkje det spursmålet teke opp. For meg står det slik at dette er eit so pass utolug spursmål, at vert saka sett ut, so er det truleg ein del kontraktar som vert slutta i den korte tid medan saka står ut, og stoda vil verta verre. Trass i den sterke kritikk som er komen frå sume representantar her, meiner eg likevel at når ein skal sjå på sjøfolket, serleg mannskapet, sitt ve og vel - som det har vore nemnt so mykje um her no - so er det turvande å gå med på dette lovframlegget.

Sven Nielsen: Den ærede justisminister sa at skibsfarten selv hadde kommet og bedt om denne støtte. Det er ikke tilfelle. Det norske skibsrederforbund har ikke vært med, det har sogar ikke villet ta standpunkt til saken, og såvidt jeg vet, har heller ikke nogen av de andre sjømannsorganisasjoner tatt noget standpunkt eller uttalt noget ønske i denne retning. Efter det som fremgår av dokumentene, er det bare de som idag er tankskibsredere, som har gjort det.

Joh. Ludw. Mowinckel: Den opplysning som den siste ærede taler kom med om skibsrederforbundet, er formelt riktig, men neppe reelt. Da jeg i formiddag fikk rede på denne lov, fant jeg det ganske nødvendig å telefonere til direktør Klaveness, og den samtale jeg hadde med direktør Klaveness, viste nokså tydelig og klart hvad skibsrederforbundets ønske var. Det har jo lenge, meget lenge, vært på trappene dette at det blir nødvendig å beskytte den norske skibsfart mot en konkurranse som vilde skade den. Og man skal huske på at denne konkurranse i virkeligheten trenger sig inn her under Schierwater-planens beskyttelse, men tjener til å undergrave den, og den kan kun trenge sig inn ved hjelp av den ofte ganske uforholdsmessig store kreditt som gis, ikke av interesse for skibsrederbedriften, men utelukkende av interesse for de store verksteder som bygger og gir denne kreditt. Dette må man være opmerksom på, det er forholdet. Det er blitt sagt av hr. Stray at sakkyndigheten ikke står bak dette, den har ikke sagt sin mening i tilstrekkelig grad, og han pekte med en viss rett på at denne forsamling ikke er særlig sakkyndig. Men er nu ikke alle de redere i hele verden, som har sluttet sig sammen for å beskytte denne bedrift, er ikke de som har laget Schierwater-planen - oljeselskaper, tankrederier over hele verden - er ikke de sakkyndige? Jeg skulde mene det. Det rettes nu som en bebreidelse mot dem at de ønsker den store, vanskelige internasjonale plan som her er laget, beskyttet mot utidig konkurranse. Jeg synes ikke det kan rettes som nogen bebreidelse.

Jeg har bare en liten bemerkning igjen, og det var i anledning av den infame uttalelse fra hr. Stray om at de folk her som satt med tonnasje i Schierwater-planen, skulde være inhabile. Å ja - jeg sa da jeg første gang hadde ordet, at jeg uttrykkelig vilde gjøre opmerksom på at jeg har interesse i Schierwater-planen. Når jeg uttalte mig, var det fordi jeg i all beskjedenhet trodde at jeg i denne forbindelse måtte kunne regnes som litt av en sakkyndig og ved mine uttalelser veilede alle de mange som ikke kan være sakkyndige i denne sak. Jeg vil efter den uttalelse fra hr. Strays side gå i gården under

voteringen, for det er den eneste måte jeg kan undlate å delta i voteringen i denne sak.

Statsråd Madsen: Hr. advokat Stray var skittviktig nok til å nevne at jeg var ført bak lyset i denne sak. Jeg har lyst til å si til hr. Stray følgende: Jeg har ikke konferert med nogen reder undtagen en mann som er gått ut av poolen, en av de største og verste, og jeg har sagt til ham at han pliktet å gå inn av hensyn til samholdet og av hensyn til de konsekvenser som det vil ha for norsk skibsfart, hvis dette ryker istykker, og jeg antar at han går inn nu. Det er den eneste reder jeg har konferert med, men jeg har fått skriftlige uttalelser. Det gjelder her ømtålelige internasjonale spørsmål. Det kan være forskjellige ting som ikke så lett lar sig citere her, men jeg gjør oppmerksom på at hr. Svend Foyen Bruun citerte akkurat det som er pointet i hele saken. Det vil jeg spørre hr. Stray om: Hvis vi ingen ting gjør, hvis han seirer i voteringen, og tankskibspoolen går i stykker, og norske skib ikke får nogen frakter av de store oljeselskaper - det er jo verdenstruster, som bekjent - hvad vil da hr. Stray gjøre med tankskibene, med de på Sørlandet og med de andre, - vi har jo 1 1/2 million tonn - hvor vil han sette denne store flåte i beskjeftigelse? Hvis han ikke kan svare på det spørsmål, bør han være litt beskjeden i sine uttalelser. Og jeg vil spørre ham hvilke sakkyndige det er han har snakket med, hvilke redere det er hr. Stray er advokat for, hvilke interesser det er han står og representerer i denne sal? Er det spekulantenenes interesser? La oss få vite navn! Det er nokså mange på markedet efter de uttalelser som er fremkommet, og som er forelagt for tinget.

Stray: Jeg trodde ikke det skulde være nødvendig å ta ordet mer, men efter de uttalelser som kom fra hr. Mowinckel, finner jeg det nødvendig å gi et svar. Han sa at min uttalelse var infam, fordi jeg hadde sagt at de folk i grunnen burde være inhabile, som selv hadde økonomisk interesse i at Schierwaterplanen oprettholdtes og derfor kunde ønske at det ikke blev kontrahert ny tonnasje. Ja, blandt andre enn jurister er det ofte så at man oppfatter det som en beskyldning at man konstaterer interesser som kan være motstridende, og påpeker at de samme interesser uvilkarlig kan få innflytelse på ens standpunkt. Vi regner ikke det for noget infamt, men vi regner med at vi alltid må være på vakt når det gjelder habiliteten, vi må alltid spørre oss selv: Kan du, selvfølgelig ofte helt ubevisst, være influert av at du selv har interesser her? At man peker på det har jeg aldri hørt skulde være infamt. Regjeringen må være oppmerksom på spørsmålet om ikke de folk som nu har tanktonnasje, og som vil hindre nye redere i å bygge tanktonnasje, i grunnen taler også for sine egne private interesser. De kan ha interesse av å hindre nybygging og derigjennem hindre nydannelse som kan være av betydning for landets fremtid. Jeg mistenker ikke hr. Mowinckel for at han lar hensynet til landets fremtid overskygges av sine private interesser, jeg kjenner ikke hr. Mowinckel fra den kant. Jeg bare konstaterer det faktum at det stemmer med interessene hos de redere som idag sitter med tanktonnasje, at det ikke kommer

ny tonnasje til, det vil derfor også ganske naturlig stemme med deres interesser å få denne lov.

Når statsråd Madsen mente å kunne stemple mine uttalelser som viktige og mig som talsmann for enkelte redere o.s.v., så vil jeg si at jeg står ikke her som talsmann for nogen reder, jeg står som talsmann for tankskibsfartens fremtid, det er den jeg er engstelig for. Jeg kan ikke svare på om Schierwater-planen går i stykker hvis kontraktene med utenlandske verksteder fortsetter, men jeg skulde tro at den kontrahering vi kan få istand fra Norge ved de verksteder som finnes i Sverige og Danmark, ikke skulde ødelegge Schierwater-planen.

Anton Jakobsen: Det var bare en bemerkning av hr. Stray som gjorde at jeg bad om ordet. Jeg skjønner ikke hvilken stilling vi stortingsmenn skal komme i dersom hr. Strays forklaring med hensyn til inhabilitet skal gjøres gjeldende. En skibsreder står og snakker litt om skibsrederinteresser. Det er nettopp det vi vil høre i denne sak. Han skulde etter hr. Strays forklaring være inhabil og skulde ikke kunne stemme i en sak som denne. Hva skal en gårdbruker gjøre når det snakkes om korntrygd og smørinnblanding og kraftfôravgift, da skulde han være inhabil? Vi er et par bankfolk i salen, og det hender at vi behandler bankspørsmål også, men da skulde vi være inhabile? Så kommer vi til fiskerispørsmål, og her er sannelig mange fiskere, og da skulde de være inhabile. Jeg skjønner ikke annet enn at skal vi følge hr. Strays definisjoner her, så blir hele Odelstinget inhabilt, og hr. Stray må da også selv kunne bli inhabil når vi behandler juridiske spørsmål. Jeg tror ikke der finnes noen grunn for hr. Mowinckel idag til å fratre ved denne saks behandling. Hr. Mowinckel må kunde avgi sin stemme her, hans stemmegivning er like så oplagt som enhver annen stemmegivning, selv om han er skibsreder.

Hambro: Jeg vil også advare mot å søke overført noen paralleller fra domsregler til stortingsavgjørelser. Det ligger i selve sakens natur at de habilitetsregler som man må kreve ved domstolenes sammensetning, overhodet ikke lar sig overføre til det politiske liv på bakgrunn av almindelig stemmerett og parlamentarisme. Det bør man overhodet ikke lenger drøfte i Stortinget.

Jeg er i nokså stor utstrekning enig med den sist ærede taler i de bemerkninger som falt fra ham. Reglementet hjemler ikke nogen adgang til å gå i gården. Den ekvivalens man har i andre land: adgangen til å svare: stemmer ikke, den er gang på gang forkastet hos oss. Det er selvsagt umulig for nogen president å motsette sig at den enkelte representant, jeg hadde nær sagt trer av på naturens vegne ved enkelte voteringer, men jeg synes ikke at han i så fall bør proklamere det på forhånd.

Jeg bad nærmest om ordet for å si til statsråden - enten det nu er justisministeren eller handelsministeren - at for mange representanter er det meget vanskelig å stemme i denne sak, fordi den er ny. En hel rekke av dem som sitter i Odelstinget har først sett sakens dokumenter i eftermiddag, da de kom her ned, andre har fått dem i formiddag. Jeg tror at det mange av dem som står tvilende i denne vanskelige sak, ønsker å

høre, det er en utvetydig erklæring fra Regjeringen om at den mener det er farlig å utsette saken, at den mener det er oplagt at det vil føre til at yderligere kontrakter sluttet og at yderligere irritasjon blir vakt i utlandet mot den norske skibsfart av den grunn. Hvis det klart og utvetydig kan sies og ikke bare antydes som en mulighet, som det har vært gjort fra enkelte talere, tror jeg det vil virke avgjørende på stemmegivningen i salen.

Statsråd Madsen: Dette er jo en proposisjon fra Justisdepartementet, det er et vanskelig juridisk dokument, det er spørsmål om gjeldsstiftelse, og jeg synes at den eneste som burde være inhabil, det er hr. Stray som jurist og som en slik jurist som han har vist sig å være i denne sak.

Like over for det spørsmål som hr. Hambro stillet, vil jeg si som min opfatning, at saken ikke bør utsettes. Jeg er redd for at det i mellemtiden, selv om det går bare noen dager, i påvente av en slik lov vil bli gitt spekulasjonen en anledning som den ikke bør ha. Loven er en fullmaktslov. Den vil bli håndhevet med konduite, det må man være opmerksom på. Det vil bli bygget og vil bli innført skib også efter denne lov fullt tilstrekkelig til å holde den store flåte som ligger oplagt i våre havner, vedlike.

Presidenten: Når det vart sagt at hr. Mowinckel var inhabil, so kjenner ikkje reglementet noka fyresegn i so måte, og det får då verta vedkomande representants eigen sak å avgjera med seg sjølv um han vil røysta eller ikkje.

Røysting:

Framlegget frå Vinje - "Ot.prp. nr. 62 for 1935 bifalles ikke" - vart med 80 røyster ikkje vedteke.

Nemnda hadde tilrådt Odelstinget å vedtaka slik

beslutning til midlertidig lov

om begrensning av adgangen til å pantsette tankskib.

§ 1.

Uten tillatelse av vedkommende regjeringsdepartement kan et tankskib ikke gyldig pantsettes for så vidt pantsettelsen vil medføre at de samlede registrerte og uregistrerte panteheftelser, iberegnet utleggspant og sjøpant, vil utgjøre et større beløp enn halvparten av byggesummen eller kjøpesummen for skibet ved siste overdragelse.

§ 2.

Uten tillatelse av vedkommende regjeringsdepartement kan tankskib eller dokument om overdragelse av tankskib ikke registreres i skibsregistret med mindre det godtgjøres at minst halvparten av byggesummen eller kjøpesummen er betalt.

Uten sådan tillatelse kan tankskib heller ikke registreres dersom det er eller samtidig med registreringen blir beheftet

for mer enn halvparten av byggesummen eller siste kjøpesum for skibet.

Dokument som inneholder en pantsettelse av tankskib må ikke uten departementets samtykke registreres dersom panteheftelsene i skibet, iberegnet utleggspant, ved pantsettelsen bringes op i mer enn halvparten av byggesummen eller siste kjøpesum for skibet.

§ 3.

Når en utleggsforretning, hvorved det er stiftet panterett i tankskib, blir registrert, skal registerføreren straks underrette vedkommende departement dersom utleggspantet medfører at panteheftelsene i skibet bringes op i mer enn halvparten av byggesummen eller siste kjøpesum for skibet.

Departementet kan da begjære skibet solgt ved tvangsauksjon efter reglene i loven om tvangsfullbyrdelse. Auksjonskjøperen må betale et så stort beløp kontant at panteheftelsene bringes ned i halvparten av byggesummen eller siste kjøpesum før tvangsauksjonen.

§ 4.

Når det begjæres registrert en panterett i et skib og de samlede panteheftelser i skibet derved bringes op i mer enn halvparten av byggesummen eller siste kjøpesum, skal det vedlegges sådan bevidnelse som departementet bestemmer om hvorvidt skibet er et tankskib.

§ 5.

Ved tankskib forstås skib som er således innredet med faste tanker eller rum at det må antas vesentlig å være beregnet på transport av olje.

I tvilstilfelle avgjør departementet om et skib skal ansees som tankskib.

§ 6.

Departementet kan beslutte at skib under en størrelse som departementet fastsetter, skal være undtatt fra bestemmelsene i denne lov.

§ 7.

Denne lov trer i kraft straks.

Loven får ikke anvendelse på dokument som er registrert før lovens ikrafttreden. § 1 får heller ikke anvendelse på avtale som er inngått før ikrafttredelsen.

Thorvik (komiteens formann): Når flertallet oprinnelig ikke vilde ha nogen tidsbegrensning for denne lov, så var det av den grunn at saken kunde utvikle sig slik at loven kunde opheves endog før den tid som mindretallet foreslo. Vi mente derfor at det var greiere ikke å ha nogen bestemt tidsbegrensning. Imidlertid har folk som er inne i disse ting, som representanten Mowinckel, gått med på en tidsbegrensning, og det er også delvis akseptert av justisministeren. Komiteen er derfor i en konferanse nu kommet til en enstemmig innstilling

med hensyn til § 7, 1ste ledd. Komiteen foreslår at § 7, 1ste ledd, skal lyde slik: "Denne lov trer i kraft straks og gjelder inntil videre, dog ikke utover 1ste juli 1938." Jeg tillater mig på komiteens vegne å fremlegge dette forslag.

Presidenten refererte framlegget frå Thorvik.

Røysting:

1. Tilrådinga frå nemnda til §§ 1-6 vart samrøystes vedteken.
2. Den brigda tilrådinga frå nemnda til § 7 vart samrøystes vedteken.
3. Overskrifta over lova vart samrøystes vedteken.

Etter framlegg frå presidenten vart samrøystes vedteke:

Lovvedtaket vert sendt Lagtinget.

Presidenten: Presidenten skal høyra med nemnda og statsråden um tilrådinga og proposisjonen kann verta offentleggjort når lova ogso er handsama av Lagtinget og er sanksjonert.

Thorvik: Jeg har forstått det slik at når loven først er vedtatt både av Odelsting og Lagting, så er det ingen ting i veien for at både proposisjonen og innstillingen kan offentliggjøres.

Presidenten: Presidenten går då ut frå at det er vedteke at proposisjonen og tilrådinga kann gjerast offentleg, når lova er sanksjonert.

Protokollen vart deretter uplesen utan at nokon merknad vart gjord.

Møtet slutt kl. 18.45.