

paa Fragthøjden er minimal, men jeg mente, at alle maatte kunne erkende, at de høje, stigende Fragter indeholder en Fare for Samfundet.

Denne Fragtstigning, som gælder alle Kategorier af Varer, karakteriseres lettest ved, at man peger paa Fragtstigningen for enkelte i vort Lands økonomiske Husholdning nødvendige Raastoffer. Fragtstigningen for Majs fra Amerika hertil er fra 1,80 à 2,00 Kr. pr. Td. indtil 9,50 Kr. pr. Td. 1,80 à 2,00 Kr. er endda ikke den laveste Fragt, der har været betalt for Transport af Majs fra Amerika hertil. Men selv med det Udgangspunkt, jeg nævnede, er det altsaa en Stigning paa hver Td. Majs af 7,50 Kr. Betydningen heraf vil staa ethvert af de ærede Medlemmer klar. Stigningen paa Kul fra England hertil karakteriseres ved Fragtpriser af 4,50 Kr. pr. Ton Kul tidligere mod nu 24 Kr. Betydningen heraf vil ogsaa staa ethvert af de ærede Medlemmer klar. Det vil sige, at Fragterne for saadanne vigtige Raastoffer som disse er vokset til det $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ dobbelte. Man har under Behandlingen af disse Spørgsmaal i de forskellige Lande — ogsaa her hjemme — undersøgt og diskuteret Spørgsmaalet om, hvem der betaler denne Fragtforhøjelse. Man har henvist til, at Skibsarten jo var international; f. Eks. sejlede mange danske Skibe fra udenlandsk til udenlandsk Havn og bragte altsaa Penge til Landet. Men der kan ingen Tvivl være om, at hele Fordyrelsen paa al den Fragt, som Landet har behov, betales af Landets Befolkning selv, enten til egne Skibe, der transporterer Varerne, eller til fremmede Skibe, hvis vi ikke har Skibe nok til denne Fragtbesørgelse, eller vore Skibe er optagne af Fart i andre Lande, saa at vi maa søge til fremmede Transportmidler. Kun hvis et Land er saaledes stillet, at det har et Overskud af Tonnage, saaledes at dets Flaade ikke blot kan besørg hele Transporten til Landet selv, men ud over dette kan virke i Fragtfarens Tjeneste, fremkommer den Stilling, som f. Eks. Norge er i, at Landet ganske vist betaler alt, hvad Fordyrelsen medfører, men gennem Tonnageoverskuddet samtidig faar hentet Penge ude fra hjem. Den norske meget betydelige Flaade henter utvivlsomt Penge hjem ude fra. For den danske Flaade, som ikke mere end akkurat kan besørg Fragten her til Landet og kun rent teoretisk kan gøre det, fordi Skibene efter deres Størrelse, Bygningsmaade og saa fremdeles ikke er egnede til Besørgelse af al vor Fragt, vil Forholdet være

dette, at vore Skibe, som sejler ude, bringer ganske vist Penge hjem til Landet, men samtidig maa vi betale Fragtforhøjelsen til udenlandske Skibe, som besørg Fragten her til Landet.

Den Prisfordyrelse, som Fragtforhøjelsen har foraarsaget — og mere end noget andet Forhold under denne Verdenskrig er det de forhøjede Fragter, der har medført Fordyrelse —, rammer Befolkningen i Landene haardt. Den rammer dem direkte gennem Fordyrelsen af de Varer, der indføres ude fra, den rammer dem indirekte gennem den Byrde, som den lægger paa Erhvervene. For kun at tale om de to Raastoffer, jeg tidligere nævnede, da jeg omtalte Fragtstigningen paa Kul og Majs, berører de jo i højeste Grad Flæskeproduktionen og alle de Erhverv, som Kulpriserne influerer paa. Det er jo klart, at en Fragtforhøjelse paa 7,50 Kr. pr. Td. Majs griber mægtigt ind i Flæskeproduktionen her i Landet, og en Stigning af op imod 20 Kr. pr. Ton Kul lægger en uhyre Byrde paa alle, der bruger Kul. Statens Baners Rentabilitet angribes i højeste Grad af de forhøjede Kulpriser, og alle de kommunale Virksomheder, der kræver Kul: Vandværker, Elektricitetsværker, Gasværker m. m., trues ligeledes i deres Rentabilitet deraf. Kun ved at forhøje Priserne for Forbrugerne vil det være muligt at imødegaa Kulpriserens Forhøjelse for disse Værker. Og som bekendt er der jo neppe nogen Industri her i Landet, som ikke er nødt til at bruge Kul. Betydningen af Fragtforhøjelsen paa Kul er derfor klar.

Alle Lande har da været tvungne ind paa de alvorligste Overvejelser og Bestræbelser for at raade Bod paa de Farer og Vanskeligheder, jeg her har skildret. I et af de neutrale Lande, Holland, er det lykkedes Regeringen at tilvejebringe en Overenskomst med Skibsrederne, hvorefter de transporterer visse Kvantiteter Korn til en betydeligt nedsat Pris. Man siger fra rederikyndig Side her i Landet, at Forholdene for en saadan Overenskomst ligger paa særegen gunstig Maade i Holland med de ganske enkelte Havne, hvorfra Skibsarten der ind- og udgaar, og fordi Holland er i Besiddelse af en Række store Skibe, netop egnede til denne Fart. England har samtidig med, at det har maattet tage store Dele af Handelsflaaden i Brug til Krigstjeneste, foretaget en Række meget betydelige Indgreb i Skibsfarens Frihed. England, som jo mere end noget andet Land har været Liberalismens Fører paa det økonomiske Omraade, har