

det vilde være urimeligt, om Staten kom ind paa at være Reder, at det vilde medføre en uøkonomisk Drift, og at det kunde medføre internationale Vanskeligheder. Jeg skal ikke komme dybt ind paa denne Indvending, allerede af den Grund, at en indgaaende Omtale af den i dette Øjeblik er uforenelig med Hensynet til Udlandet, men jeg tør dog maaske sige saa meget, at en saadan Kontrol som den, jeg tænker paa, meget vel er gennemførlig, uden at man gaar til Ekspropriation af Skibene, og at det ingenlunde for mig staar som nødvendigt, at Staten kommer i Forgrunden, saa at der kunde blive Tale om internationale Forviklinger. Vi har set, hvorledes ikke blot vort Land, men ogsaa andre Lande har forstaaet at lade Næringslivets Organisationer og Selskaber medvirke overfor Staternes Foranstaltninger paa en saadan Maade, at saadanne Komplikationer overfor Udlandet som dem, jeg nu taler om, ikke er forekommet. Maa jeg endvidere pege paa, at en almindelig Overtagelse af Tonnagen ingenlunde er nødvendig for Opnaaelse af en fast Kontrol med Skibsfarten, idet der allerede i Befragtningsforholdet, i Forholdet mellem Ejere og Befragter, eksisterer et Forhold, der kaldes time-charter eller Tidsbefragtning, et Forhold, der i Virkeligheden bestaar i, at Befragteren, der har Anvendelse for et Skib til Overføring af Varer, lejer Skibet mod Betaling pr. Maaned, Aar eller lignende. Den Betaling, der ydes, kan være for Skibet med eller uden Besætning, med disse eller hine Ydelser, men der etableres altsaa i Virkeligheden et rent og skært Lejeforhold. Man behøver saaledes ikke at gaa til noget nyt og uprøvet, men finder et grundfæstet Forhold, der er fastslaaet ved mange, mange Aars Praksis. Endelig tror jeg, at det, for at komme til en Kontrol med Skibsfarten, for at komme til en Gennemførelse af de Ønsker, som jeg her har gjort mig til Talsmand for, ingenlunde er nødvendigt at gaa hverken til Overtagelse af Skibene eller til en saadan time-chartering som den, jeg har talt om. I Virkeligheden maa Forholdet kunne ordnes ved at opstille en Transportforpligtelse for Skibene i Forbindelse med Maksimalfragter. Den højtærede Minister har i sin Tid haft et Forslag derom lignende for sig, et Forslag, der sikkert vilde kunne have været gennemført. Jeg tænker paa det Forslag, som først jeg og senere Venstre ved sin Ordfører gjorde sig til Talsmand for i Januar—Februar

1916. Jeg maa sige, at jeg i højeste Grad beklager, at den højtærede Indenrigsminister, selv om der, som det tidligere er blevet oplyst, til en vis Grad opstod en Misforstaaelse mellem den højtærede Minister og Venstres Ordfører, ikke senere, da Sagen gik i Fællesudvalg, accepterede den Tanke, som jeg paa ny tillod mig at fremføre der. Det vilde have været rigtigt paa det Tidspunkt, da Planens Fader var til Stede, at forsøge, om den ikke kunde gennemføres. Jeg bebrejder den højtærede Minister, at han ikke vilde forsøge det, men uden videre gik til et Forlig, der viste sig saa slet som det, der i Fjor blev sluttet med Skibsfartens Mænd.

Fra Skibsfartens Side siges det endvidere, at det er urimeligt, at man nu stiller Krav til Skibsfarten, da man sandelig ikke har gjort noget for Skibsfarten, naar den under fredelige Forhold ønskede Statens Støtte for sin Virksomhed. Ogsaa her synes jeg, at man er paa Vildspor, naar man taler, som om det var helt dagligdags Forhold, der her er Tale om, og glemmer, at der er Krig i Europa. Man hænger sig i de Ord, som jeg nævnte før, at man bør have Lov til frit at udnytte Konjunkturerne, medens det, man i Virkeligheden vil have frit Lov til at udnytte, er Nødstilstanden — til den allerstørste Skade for hvert enkelt Hjem i vort Land. I Virkeligheden er der, som jeg senere skal komme ind paa, intet Forhold mellem de Ydelser, som Skibsfarten præsterer, og de Modydelser, de Fragter, som den forlanger af Samfundet. Jeg kunde ønske her at illustrere mine Paastande med nogle Tal, og jeg har, for lejlighedsvis at kunne fremkomme med disse, i sin Tid under 1. Marts stillet en Række Spørgsmaal til den højtærede Indenrigsminister gennem det Udvalg, der blev nedsat om Ordningen af Forholdet til Skibsfarten. Desværre har vi, uagtet de Oplysninger, jeg ønskede, kunde ekspederes i Løbet af nogle faa Dage, endnu, mere end to Maaneder efter Spørgsmaalenes Indsendelse, ikke faaet noget Svar. Man maa derfor undskyldte, hvis jeg paa et eller andet Punkt skulde gribe en Smule ved Siden af de rette Tal; jeg tror dog ikke, jeg gør det, jeg tror, jeg skal holde mig paa den sikre Side. Kulfragten fra Englands Østkyst til dansk Havn var før Krigen omkring 4 Kr. pr. Ton. Før den 1. Februar var den, saa vidt jeg ved, allerede kommet op paa 60—80 Kr. pr. Ton, og den er nu i dette Øjeblik steget til over 150 Kr. pr. Ton. Man gør sig neppe noget klart Billede af