

Disposition, dels til Brug for Kultilførslerne, dels for Tilførselen af Majs og andre Foderstoffer i Tiden fra 1. Oktober 1919 til 30. September 1920. Denne Overenskomst er nu paa det nærmeste afviklet. Der foreligger Skrivelser fra Landbrugsministeriet og fra Københavns Belysningsvæsen om, at de betragter Overenskomsten som opfyldt, og som det staaer i Bemærkningerne til Lovforslaget, er Forslaget om at ophæve Fragtnævnet fremkommet efter Samraad med Statens Kulfordelingsudvalg.

Under Forhandlingerne i Folketinget gav den under min Bortrejse fungerende Handelsminister nogle yderligere Oplysninger om Virksomheden, og jeg skal gentage dem her, idet der derigennem kastes Lys over, hvilke Mængder af Kul og andre Varer der er tilført Landet ved Dampskibsnævnets Foranstaltninger. Det oplyses i en Beretning, som er indsendt til Handelsministeriet, at der i Tiden fra 1. Oktober 1919 til 30. September 1920 gennem Fragtnævnet er hjemført følgende: fra England 798 895 Tons Kul og Koks; fra Amerika 128 371 Tons Kul og Koks; af Majs fra Sydamerika 177 977 Tons og af Oliekager fra de Forenede Stater 47 387 Tons. Endvidere er der paa andre danske Skibe, som ifølge de gældende Regler efter Fragtnævnets Formening burde sejle til de til enhver Tid gældende Maksimalfragter, fra England afskibet: i Aaret 1919 340 246 Tons og i Aaret 1920 indtil den 1. September 240 195 Tons. Fragtnævnet tilføjer, at det ikke har anden Sikkerhed for, at disse Varer er hjemførte til Maksimalfragter, end den, at Nævnet ved Cirkulærer har instrueret Rederierne om, at de danske Skibe, som sejlede Ladninger til Danmark, i intet Tilfælde maatte notere Fragter, der oversteg de dagældende Maksimalfragter.

Krigen har til fulde bevist, hvilken overordentlig Betydning en god og vel ledet Handelsflaade har for Landet, og Dampskibsnævnet har siden sin Oprettelse praktisk talt administreret hele den danske Dampskibsflaade, herunder ogsaa Motorskibe, og har dertil benyttet et stort administrativt Apparat, hvortil Skibsfarten har afholdt de nødvendige Omkostninger. Naar den Virksomhed, som Dampskibsnævnet paa den Maade har udfoldet, har haft et saa udmærket Resultat, skyldes det sikkert navnlig den Selvstyreform, under hvilken det ifølge Loven arbejdede, men ogsaa den Omstændighed, at der i Spidsen derfor stod en fremragende Leder, som paa en fortræffelig Maade varetog Forretningerne og administrerede hele dette store Apparat. Ved min

Fremsettelse af Lovforslaget i Folketinget omtalte jeg, at den daværende Regering, den Gang Overenskomsten af September 1919 blev sluttet, udtalte sin Anerkendelse til Skibsfarten for den Indsats, den havde gjort under Krigen. Jeg sluttede mig til denne Tak og de Synspunkter, der var blevet gjort gældende, og under Forhandlingerne i Folketinget blev denne Tak gentaget fra alle Sider. Jeg vil ogsaa i dette høje Ting benytte Lejligheden til at udtale Regeringens Tak for det store Arbejde, Skibsfarten saaledes har ydet til Gavn for hele Landet.

Dampskibsnævnet har nu indstillet til Ministeriet at søge Nævnet ophævet, og som jeg omtalte for et Øjeblik siden, er det sket i Forstaaelse med Statens Kulfordelingsudvalg, og efter at man havde Sikkerhed for, at de Institutioner, som har haft Tilknytning til Fragtnævnet, havde udtalt, at de betragtede den nævnte Overenskomst som afsluttet og Nævnets Virksomhed som i alt væsentligt tilendebragt. Naar Dampskibsnævnet har henstillet til Ministeriet at søge det ophævet, ligger det selvfølgelig i, at Forholdene nu maa siges at være væsentlig anderledes, end de var, baade da Fragtnævnet blev oprettet, og da den omtalte Overenskomst med Fragtnævnet blev truffet. Dels er Verdenstønnagen, som Krigen har foraarsaget saa uhyre Tab, forøget i en saadan Grad, at den allerede nu er betydelig større, end den var før Krigen, og den danske Handelsflaade er i saa Henseende fulgt med, saaledes at den nu er ca. 900 000 Tons, hvilket er omtrent det samme som før Krigen; dels er Fragterne som bekendt faldet ganske betydeligt. Jeg oplyste i November, da jeg forelagde Lovforslaget, at medens La Plata-Fragterne for et Aars Tid siden laa omkring 200 sh eller derover, var de allerede i Slutningen af Juli kommet ned paa 80—85 sh, og den Dag jeg forelagde Forslaget, var de noterede til 65 sh; senere hen er det oplyst under Behandlingen i Folketinget, at disse Fragter var nede paa 40 sh. Det samme gælder Kulfragterne. De var for et eller halvandet Aar siden 60—70 Kr. og i Juli Maaned nærmede de sig stærkt til Fragtnævnets Rater, som var 30—35, men ved Forslagets Forelæggelse var de 25 Kr.; det oplyses, at de nu er nede paa ca. 16 Kr. pr. Ton. Det vil altsaa ses, at det drejer sig om en vældig Nedgang paa Fragtmarkedet, og jeg formoder, at man fra alle Sider kan være enig om, at Forholdene nu er af den Art, at Forudsætningerne og Betingelserne for Fragtnævnets fortsatte Bestaaen maa siges at være bortfaldet.