

[Ministeren for Handel, Industri og Søfart.] ning mellem den totale Indførsel i 1938 og 1939.

Med Hensyn til Lagrenes Størrelse efter den af Regeringen foretagne Henvendelse kan jeg oplyse, at det beregnede Lager af Kul ved Udgangen af Aaret 1938 udgjorde 1 Mill. t mod 1 248 000 t den 1. Juli 1939. Ogsaa for Koks's Vedkommende var der Tale om nogen Stigning mellem Lagerbeholdningen midt i Vinteren 1938 og Lagerbeholdningen i Højsommeren 1939.

Paa et af de første Møder i Det erhvervsøkonomiske Raad blev der under Hensyn til Brændselsspørgsmaalets meget væsentlige Betydning for vort Land nedsat et Brændselssnævnet med den Opgave at følge Brændselssituationen, herunder Spørgsmaalet om Tilførsel af udenlandsk Brændsel og Produktionen af indenlandsk Brændsel, og at fremkomme med Forslag til de Foranstaltninger, der efter de tilvejebragte Oplysninger maatte findes fornødne. Nævnet blev delt i en Afdeling for udenlandsk Brændsel og en Afdeling for indenlandsk Brændsel og kom til at bestaa af en særdeles fyldig Repræsentation for Kulhandelen, Skibsfarten, Industrien, Kommunerne og Forbrugerne.

En af Brændselssnævnets fornemste Opgaver har naturligvis været at overvaage Importen her til Landet, og det lykkedes da ogsaa i Oktober og November Maaneder at skaffe Landet Tilførsler, der var væsentlig større end Tilførslerne i de tilsvarende Maaneder af 1938. Eksempelvis kan jeg saaledes nævne, at Kulindførselen i Oktober Maaned 1939 laa ca. 130 000 t over den tilsvarende Indførsel i samme Maaned af 1938 og ca. 110 000 t over den gennemsnitlige Indførsel i den tilsvarende Maaned i Aarene 1936—38 — altsaa en meget væsentlig Forøgelse.

Da der — som jeg senere skal komme ind paa — allerede i Efteraaret var foretaget en Række brændselsbesparende Foranstaltninger, kunde Brændselssituationen i Slutningen af Aaret 1939 efter Brændselssnævnets Opfattelse — som man vistnok maa dele — ikke siges at have en uro-vækkende Karakter. Uanset at Importen i December Maaned — som jeg straks skal omtale det nærmere — gik væsentlig ned, kunde vi dog gaa ud af Aaret med en samlet Import af Kul og Koks, der var ca. 540 000 t større end i Aaret 1938 og ca. 150 000 t større end Gennemsnittet af Aarene 1936—38.

Brændselssnævnet fulgte stadig Situationen meget nøje, og i Løbet af November—

December Maaneder viste der sig at opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Opretholdelsen af Tilførslerne i hidtidigt Omfang. Grundene hertil var maaske flere. Jeg skal forsøge at nævne en Del af dem.

For der første maa det erindres, at en væsentlig Del af Danmarks Kultilførsler normalt foregaar paa udenlandske Skibe. Der foreligger ingen nøjagtig Statistik over Forholdet, men sagkyndige mener normalt at maatte regne med, at en Trediedel af Kulskibene er udenlandske. Disse udenlandske Skibe forsvandt nu helt eller omtrent helt fra Markedet, og Arbejdet maatte da udelukkende besørjes af danske Skibe. Dette maatte naturligvis medføre Vanskeligheder, men dog ikke afgørende. En Overgang synes der endog hos Importørerne at have været en vis Tilbageholdenhed, idet man formentlig paa Grund af Prisforholdene nærrede nogen Ængstelse for at indgaa store Kontrakter, uanset at Fragterne i Danmark var lavere end f. Eks. Sverige, hvortil en Del danske Skibe derfor søgte over.

Kort efter steg de danske Importørers Tonnagekrav imidlertid ud over, hvad Markedet kunde dække. Saa snart Brændselssnævnet fik Klarhed over disse Forhold, greb Nævnet ind og bad om Fragnævnets Assistance til at sikre, at den fornødne Tonnage blev stillet til Raadighed. Ogsaa fra Ministeriets Side forhandlede der indgaaende med Parterne om Sagen. Resultatet af Forhandlingerne blev, at Fragnævnet, der allerede langt tidligere havde truffet Foranstaltninger til at søge at sikre den tilstrækkelige Tonnages Tilstedeværelse, i Slutningen af December paalagde Rederierne for Skibe over 800 t Dødvægt — de Skibe, der kunde være Tale om at anvende i Kulfarten — at indhente Fragnævnets Tilladelse til enhver Befragtning til andre Lande end Danmark samt til Udførselse af Ballastrejser, der ikke havde direkte Forbindelse med Transporter til Danmark eller var nødvendige af Hensyn til allerede indgaaede Befragtninger. Samtidig vedtog Fragnævnet, at al den Tonnage, der var af passende Art og passende Position, skulde stilles til Raadighed for Kultransport til Danmark, for at det øjeblikkelige nødvendige Behov kunde tilfredsstilles. De Skibe, som, dengang der ikke var Krav om Tonnage, var gaaet i svensk eller anden Tjeneste, blev trukket tilbage, saa snart de indgaaede Befragtninger udløb.

Som nævnt havde man fra Regeringens Side stadig fulgt Situationen, ligesom man gør det den Dag i Dag gennem hyppige