

**[Ministeren for Handel, Industri og Søfart.]**

Indberetninger fra og gennem Møder med Brændselsnævn og Fragtnævn. For yderligere at sikre Forholdene blev der dernæst mellem Fragtnævnet og Brændselsnævnet truffet den Aftale, at Importører af Kul og Koks, der forgæves søgte Tonnage til Import af Kul- og Koksledninger fra Storbritannien, kunde rette Henvendelse til Brændselsnævnet om den fornødne Tonnage, for saa vidt de paagældende Tilførsler maatte anses for at være paatrængende nødvendige for hurtig Afskibning.

Under normale Forhold skulde disse Foranstaltninger, der sikrede en meget væsentlig Tonnage til Kul- og Koksfragterne, have kunnet stoppe den Tilbagegang i Indførslerne, der havde vist sig i Slutningen af November og Begyndelsen af December. I December Maaned skete der imidlertid det meget beklagelige, at en Række danske Skibe blev sænket — i alt 7 Dampere gik tabt i denne Maaned, hvorved 100 Sømænd mistede Livet. Samtidig forsinkedes Skibenes Sejlads meget væsentligt. Som Følge af de mange Forlis standsede hele Skibsfarten paa England fra lidt før Jul og til et Stykke ind i Januar, idet Besætningerne nærrede Betæneligheder ved at sejle i denne Tid.

Sænkningen af de mange Skibe, Rejsetidens Forlængelse til det dobbelte af normalt eller mere og den fuldstændige Standning af Sejladsen i et Par Uger maatte naturligvis medføre en meget alvorlig Nedgang i Importen. Da man blev klar herover, sattes der saavel fra Brændselsnævnets som fra Fragtnævnets Side al mulig Kraft ind paa at faa alle de danske Skibe, det var muligt at chartre, ind i Kulfarten. Resultatet af den i denne Henseende foretagne Indsats var, at der i Løbet af Januar Maaned i Aar blev anlagt ca. 80 Skibe til Kultransporten, saaledes at det ved et Møde i Handelsministeriet den 30. Januar af Fragtnævnets Formand kunde oplyses, at der nu var beskæftiget omkring 300 000 t Dødvægt i denne Transport. Under normale Forhold skulde denne Tonnage kunne hjemføre langt større Mængder Kul og Koks, end vi havde Brug for.

Selv denne meget væsentlige Indsats viste sig imidlertid ikke at slaa til. Sejladserne blev vanskeligere og vanskeligere. Medens et dansk Skib tidligere kunde regne med at gøre Turen til England paa en halv Snes Dage, kom man nu op paa en Rejse, der varede ca. 4 Uger — ja, i Dag er Forholdet det, at Tiden, ganske bortset fra Isen, maa regnes helt op til omkring 5 Uger. Grunden

hertil er dels, at Skibene paa Rejsen til England ikke længere kan sejle direkte over, dels at Sejladsforholdene og Indladningsforholdene paa Englands Kyster — hvad jeg senere skal vende tilbage til — er blevet meget vanskelige.

Til Trods for disse meget vanskelige Forhold vil vi sikkert — uanset de Vanskeligheder, der kunde opstaa paa Grund af Lagrenes uensartede Fordeling — efter den af Brændselsnævnet og Fragtnævnet i Fællesskab tilrettelagte Ordning have kunnet komme igennem Vinteren uden alt for stort Besvær, men saa indtraf der yderligere det Forhold, der maatte kuldkaaste alle Beregninger, nemlig en Frostperiode saa langvarig og saa voldsom, som vi ikke har kendt den i Mands Minde.

Jeg behøver ikke i dette høje Ting at gøre nærmere Rede for, hvad det har betydet, at en Mængde Skibe har siddet fast i Isen i Ugevis, og i Forespørgselen har man jo ogsaa udtrykkeligt set bort fra dette Forhold; men jeg mener at burde erindre om, at Isforholdene ogsaa har medført, at Tilførslerne sydfra er standset. De tyske Floder, der er en meget vigtig Transportvej for Kul, er tilfrosne. Transporterne over Østersøen og gennem Kielerkanalen er stoppet paa Grund af Isen, og Indladningen af Kul og Koks er næsten umuliggjort, idet Kullene efter modtagne Indberetninger er frosset sammen i de Jernbanevogne, der allerede var ladet. Vi har jo forsøgt at raade Bod paa Forholdene ved at dirigere en Række Jernbanevogne til Tyskland, og vi maa haabe paa, at dette vil hjælpe, men selv om Transporter ad denne Vej kommer i Gang, maa det erindres, at der skal mange Jernbanevogne til for at gøre det ud for en Skibsladning Kul.

Spørger man nu, hvilke Foranstaltninger der er truffet for at afværge eller bøde paa disse Vanskeligheder, maa jeg minde om, at det er en meget stor Misforstaaelse, naar man fra forskellige Sider har antydnet, at man først i den sidste Tid skulde være skredet til Beparelsesforanstaltninger. Jeg erindrer saaledes om, at der allerede den 7. September i Fjor blev truffet Foranstaltninger til Begrænsning af Illumination og Façadebelysning, og derefter er yderligere Forskrifter fulgt, efterhaanden som Situationen har gjort det nødvendigt. Den 5. Oktober kom saaledes Bestemmelser om yderligere Belysningsindskrænkninger, herunder om Forbud mod Oplysning af Butiksvinduer efter Lukketid og om Begrænsning af Belysningen i de Tider, hvori Butikker maa holdes aabne. Den 10. Oktober ud-