

satser for olie og almindelige laster, således at fragterne kan finde deres eget niveau i det almindelige handelssamkvem. Samtidig ophørte ministeriets ret til at tvangsindlægge tonnage til dets forskellige behov, hvilket havde forårsaget bitre klager på grund af det derved forårsagede spild. Den nødvendige tonnage vil således blive sikret på almindelig måde gennem de i Baltic Exchange oprettede befragtningskomiteer.

Endnu mere nærliggende er det dog måske at se på, hvorledes forholdene er i Sverige, og man kan her henvise til nedenstående gengivelse af en artikel i Dansk Søfartstidende nr. 51 af 31. december 1948, hvoraf det fremgår, at også det svenske fragtkontrolorgan foreløbig opretholdes:

»Den engelske fragtkontrol er som meddelt ophævet provisorisk for 6 måneder med undtagelse af kystfarten og visse tankskibe. Dette har givet anledning til, at man i svenske søfartskredse diskuterer, om en lignende foranstaltning er mulig i Sverige, således at den svenske skibsfart også frigives.

Dette synes imidlertid ikke at være umiddelbart forestående, hvilket fremgår af en række udtalelser, som G. H. & S. T. har indhentet. Generalkonsul Gunnar Carlsson mener således, at den svenske skibsfart for tiden i realiteten er så godt som frigivet. Han udtaler, at den kontrol, som de svenske rederier hidtil har været udsat for, stort set har fungeret tilfredsstillende og været et smidigt instrument i den tid, da den var nødvendig for landet. Betydningen af kontrollen er nu med de ændrede forhold på fragtmarkedet mindsket, men situationen er endnu ikke sådan, at der findes anledning til at ophæve eller ændre kontrolorganisationen, som ved en eventuel skærpelse af den politiske situation atter kan blive nødvendig.

De mindre tramprederier har heller ikke nogen større ulejlighed af kontrollen, da alle licenser som regel bevilges, men det idelige arbejde med licensansøgningerne volder besvær og koster en del penge. For rederier med skibe på lange farter spiller licensansøgningerne ingen rolle, men for dem, der sejler på Østersøen og udfører indtil fire rejser om måneden, er licenssystemet irriterende. Et stort fremskridt ville det derfor være, dersom rederierne kunne få generel licens for 6 eller 12 måneder ad gangen.

Sveriges rederiforenings formand, direktør K. R. Bökman, mener, at man indtil videre bør opretholde kontrollen, idet der er meget andet end fragtrater og tonnagedeling, som i disse tider må samordnes. Chefen for trafikkommissionens søfartsafdeling er af samme opfattelse. Selvom fragtraterne måske ikke gør det nødvendigt at opretholde kontrollen, er der meget andet, først og fremmest det brændende valutaspørgsmål, der påkalder kontrol.

Disse engelske og svenske synspunkter synes fuldt ud at have gyldighed her.

Til yderligere belysning af spørgsmålet er der indhentet en udtalelse fra Dansk Dampskibsrederiforening, og en genpart af denne udtalelse vedlægges.

Under hensyn til ovenstående må Fragtnævnet alt taget i betragtning være af den formening, at der er meget, der taler for, at fragtnævnsloven forlænges endnu et år. Hvis ministeren beslutter at søge dette gennemført, vil det efter nævnets mening næppe være påkrævet at foretage ændringer i den gældende fragtnævnslov, idet nævnet naturligvis fortsat vil søge at administrere loven som hidtil, således at indgreb i skibsfartsnæringens handlefrihed kun foretages i mindst muligt omfang og kun, hvor almenvellet kræver det, således at nævnet i det store og hele må antages ikke at være til gene for skibsfarten, men dog kan stå rede med dets erfaring og autoritet, såfremt forholdene påny måtte kræve det.

Ærbødigst

FRAGTNÆVNET

sign. J. A. Kørbing.

Formand.

sign. E. Maaegaard.