

Formanden: Inden vi gaar videre, vil jeg gerne endnu en Gang henstille til efterfølgende Talere at fatte sig i størst mulig Korthed, og skulde der være en eller anden af dem, der er indtegnet, som vil frafalde Ordet, vil det vinde den varmeste Paaskønlelse fra min Side.

Det ærede Medlem Hr. Rager har Ordet for en kort Bemærkning.

Rager: Jeg vil gerne takke den højtærede Minister uden Portefeuille, Hr. Frode Jakobsen, for denne Redegørelse, men jeg vil samtidig sige, at det skal ikke lykkes den højtærede Minister at skabe nogen Splid mellem Montgomery og mig. Montgomery har udtalt sig om det, der er sket før 5. Maj, det har han Forstand paa, og det har jeg overhovedet ikke angrebet de Herrer for i nogen som helst Henseende eller prøvet at sætte en Plet derpaa. Men hvad der er sket efter den 5. Maj, mener jeg, at jeg kan udtale mig om nok saa godt som Montgomery, i hvert Fald ud fra danske Forudsætninger. Og her er det, jeg har peget paa, at man har drevet en Hemmelighedspolitik, hvor man skulde drive en Aabenhedspolitik. Nu siger den højtærede Minister, at det er ikke ham, der har Ansvaret, men det var, forstod jeg, Justitsministeren og Forsvarsministeren. Nuvel, saa er det disse to Ministre, der maa tage Ansvaret derfor. Men det er det, der har gjort, at Frihedskæmperne paa mange Omraader uberettiget er kommet i Miskredit, dette, at man ikke har lagt alle Ting aabent, og dette er en Udygtighed fra de Ministres Side, der har Ansvaret for det.

Kastrup Olsen: Naar vi nu her i Danmark ser tilbage paa Besættelsestiden, maa vi erkende, at vi slap lettere fra det, end saa mange andre Nationer gjorde. Vor Industri og vort Erhvervsliv led vel Skade baade ved Tyskernes Ødelæggelser og ved den berettigede Sabotage, men dog intet i Sammenligning med, hvad der er sket inden for andre Nationer. Kun een af Danmarks Erhvervsgrene led alvorlig Skade, vel lige saa alvorlig som det var Tilfældet med den tilsvarende Erhvervsgren i andre Lande, nemlig Danmarks Skibsfart. Den danske Handelsflaade bestod før Krigen af en lang Række moderne Skibe, som udøvede deres Erhverv til Danmarks Gavn, og en lang Række af disse Skibe eksisterer ikke mere, de er sænket og ligger paa dybt Vand uden Mulighed for nogen Sinde at blive hævet igen.

At dette Tab er saare alvorligt for vort Fædreland, kan der ikke være Tvivl om.

Lad mig blot nævne, at før Krigen indtjente den danske Handelsflaade 300 Mill. Kr. om Aaret. Af disse 300 Mill. Kr. indsejles de 200 Mill. Kr. i Fart mellem fremmede Lande. Det var altsaa en direkte Valuta-indtjening til det danske Samfund. Naar man erindrer, hvor spændt Valutasituationen var før Krigen, behøver man ikke mange Ord for at klarlægge, hvor uheldigt vort Samfund vilde have været stillet uden vor Handelsflaade.

Samfundet, Rederne og Søfarten maa have et naturligt Ønske om, at Danmarks Handelsflaade genrejses snart. Sker det ikke, vil det betyde et alvorligt Tab for det danske Samfund, manglende Indtjeningsmuligheder med Hensyn til Valuta, en væsentlig Foringelse for Søfartsstanden, stor Arbejdsløshed for denne Stand og stor Arbejdsløshed paa vore Skibsværfter. Der er og maa naturligt blandt Skibsrederne være et brændende Ønske om at faa den danske Handelsflaade genopbygget, Spørgsmaalet er blot, om de evner at gøre det og gøre det ved egne Kræfter. Skibsfartserhvervet er et internationalt Erhverv, og den danske Handelsflaade har kun een Chance for at klare sig i Konkurrencen. Den bestaar i at sejle hurtigere og billigere end Konkurrenterne. Det er den Chance, vor Søfart har og har benyttet saaledes, at dansk Skibsfart har erhvervet sig en hæderlig Plads blandt søfarende Nationer.

Naar dette har kunnet lade sig gøre, skyldes det flere betydende og samarbejdende Faktorer. De danske Redere har forstaaet paa dygtig Maade at bygge de Skibe, der er Behov for, og at anbringe dem paa de Steder, hvor der er Behov for dem. Ved Siden heraf har de danske Redere haft en dygtig, flittig, pligtro Sømandsstand, der har evnet at drive Skibene billigt og hurtigt. De danske Skibe er altid velholdte, Reparationerne paa Skibsværfterne er altid smaa i Sammenligning med andre Nationers Skibes. De danske Skibe har altid travlt, sjælden saa man et dansk Skib i Havn paa en Søndag, det har altid sørget for at komme ud at sejle Lørdag Aften, og de *claims*, der er paa Lasten, er altid meget smaa, Besætningen passer nøje paa, at Stuvning og Afmatning o. lign. gøres saaledes, at der kun er ringe Grund til Klage. Alt dette i Forening har gjort, at dansk Skibsfart har forstaaet at hævde sig i den internationale Trafik.

Naar nu Handelsflaaden skal genopbygges, maa Kravet være, at den skal fornyes med nye, moderne og hurtige Skibe, der er forsynet med de bedst mulige tek-