

[Stats- og udenrigsministeren.]

som dengang havde overhøjheden over dette land. Ifølge folkeretlige regler er Ægypten derved bundet af Konstantinopelkonventionen, og i den overenskomst, der blev indgået i oktober 1954 mellem den britiske og den ægyptiske regering om rømning af Storbritanniens militære baser ved Suez, anerkendes det af begge parter — jeg citerer her påny —:

„at Suezkanalen, som er en integrerende bestanddel af Ægypten, er en vandvej af international betydning i økonomisk, kommerciel og strategisk henseende, og parterne udtrykker i denne anledning deres beslutning om at opretholde Konstantinopelkonventionen af 1888, der garanterer fri sejlads på kanalen“.

Om kanalens betydning må det være rigtigt at sige nogle ord.

I de to måneder, der er forløbet, siden præsident Nasser foretog sit opsigtsvækkende skridt at nationalisere Suezkanalkompagniet, har det fra alle sider med styrke været fremhævet, af hvilken vital betydning Suezkanalen er. Det siger sig selv, at de store lande i Vesteuropa, Frankrig og Storbritannien, med deres vidtspændende politiske og økonomiske interesser i Den nære og fjerne Orient er dem, som i første række vil blive berørt af et eventuelt stop i trafikken gennem Suezkanalen. For Storbritannien åbner Suezkanalen ikke blot adgang til oliekilderne i Det mellemste Østen, men den er fortsat hovedforbindelsesvejen mellem det britiske Commonwealth's enkelte dele.

Men også for de små lande i Europa og ikke mindst for et land som Danmark, hvis hele økonomi er afhængig af international handel og skibsfart, er Suezkanalen en færdselsåre af vital betydning. Først og fremmest er Suezkanalen Europas vigtigste tilførselsvej for mineralske olier. En lukning af kanalen vil — hvis der ikke anlægges nye, kostbare tilførselslinier fra olie-felterne til Middelhavet — betyde, at en væsentlig del af Europas olieindkøb må transporteres syd om Afrika eller omlægges til den vestlige halvkugle, og herved er at bemærke, at den nuværende tonnagemængde langtfra vil række til den besværlige omvej syd om Afrika. Selvom en forøget olieproduktion i Venezuela og De Forenede Sta-

ter ville kunne erstatte den væsentligste del af olietilførslerne fra Det mellemste Østen, rejser en sådan situation i alt fald alvorlige valutariske problemer for de fleste europæiske lande. Også en betydelig del af vort forbrug af så vigtige varer som rågummi, uld, kopra, sojabønner, manillahamp og jutevarer sejles til Danmark gennem Suezkanalen.

Siden Suezkanalen blev åbnet i 1869, har dens betydning for hele verdenshandelen været i stadig og betydelig stigning. Jeg ved godt, det kan være svært at fastholde en række tal i denne forbindelse, men lad mig nu alligevel få lov til at anføre nogle eksempler på den stadig større tonnagemængde, der har passeret kanalen.

I 1870 passerede skibe med en samlet tonnage på 437 000 netto registertons gennem kanalen. For året 1913 var dette tal steget til 20 mill. tons. I 1920 faldt tallet som følge af krigsbegivenhederne til 17,5 mill. tons, men i 1938 havde man næsten fordoblet tallet fra 1920 og var nået op på en samlet tonnagemængde på 34,4 mill. tons. Også i årene efter krigen er der foregået en voldsom stigning i den samlede tonnage for skibe, der passerer Suezkanalen. For året 1947 var tallet 36,5 mill. tons, for året 1950 — 3 år senere — var tallet steget til 81,8 mill. tons, og i 1955 blev Suezkanalen passeret af skibe med en samlet tonnage på 115,8 mill. tons, altså mere end en tredobling på knap 10 år.

Lige siden kanalens oprettelse har Storbritannien været langt den største kunde i kanalen. I året 1955 blev kanalen passeret af skibe under britisk flag med en samlet nettotonnage på 32,8 mill. netto register-ton, derefter fulgte Norge med 15,6 mill. tons, Liberia med 14 mill., Frankrig med 10,8 mill., Italien med 9,2 mill., Panama med 8 mill., Holland med 4,8 mill., Sverige med 3,8 mill., USA med 3,1 mill., og på tiendepladsen kom Danmark med 2,9 mill. tons.

Af den samlede varetransit gennem Suezkanalen i året 1955 repræsenterede olieprodukterne alene 70 mill. tons eller ca. to trediedele.

Disse tal belyser, tror jeg, bedre end mange ord, hvilken betydning vi må tillægge Suezkanalen som en fri, åben og sikker international vandvej. Denne baggrund be-