

mig umuligt at indse, at de samme Indvendinger, som nu rejses mod Bruttofragtberegningen, ikke vil kunne rejses mod Tonnageafgiften, endda i større Omfang.

Naar Regeringen ikke har valgt Tonnageafgiftssystemet, men Bruttofragtafgiften, skyldes det ganske bestemt Hensynet til selve Erhvervet. Man har fra Redernes Side under de Samtaler, der er førte, gjort opmærksom paa, hvorledes de forskellige Dampskibsselskaber var overordentligt forskelligt stillede, idet nogle af dem tog Dagens Chance og derfor under disse Forhold tjente særlig godt, medens andre gennem mange Aar havde opretholdt indarbejdede Ruter, og atter andre om ikke just havde arbejdet i Rutefart saa dog oparbejdet visse Omraader for deres Flaade. Disse Selskaber har mer eller mindre langvarige Kontrakter, og disse er selvfølgelig langt ugunstigere end de, der kan indvindes i det fri og aabne Marked. Men hvad vil det sige, at de er ugunstigere? Det vil selvfølgelig kun sige, at Fragterne er lavere. Derfor har Ministeriet ment netop at imødekomme Redernes berettigede, særlige Interesser ved at sige, at de kun skal betale i Forhold til den Fragtafgift, de virkelig indsejler. To Skibe med den samme Tonnage kan blive placeret yderst forskelligt i Markedet og give yderst forskellig Gevinst. Den Henvisning til, at en saadan Bruttoafgift ikke burde kunne anvendes i vore Dage, da man ikke kunde vide noget om, hvorvidt der overhovedet blev nogen Fortjeneste, mener jeg i dette Tilfælde kan tilbagevises som fuldkommen indholdsløs. Der er overhovedet ingen Mening i at ville paastaa, at den Bruttoafgift, der her er foreslaaet, ikke skulde være rigelig dækket af Overskudet, thi af hvilken Grund skulde man da saa jammerligt beklage sig over, at man bagefter skal betale en Merindtægtskat, hvis ikke man er sikker paa, at der vil blive mere end nok til at betale Bidraget og derefter endda et stort Overskud, hvoraf Merindtægtskatten skal betales.

Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Foss) stillede det Spørgsmaa: Har Skibsfarten da ikke tjent uhyre store Summer paa det øvrige Samfunds Bekostning? Og det ærede Medlem var tilbøjelig til at indrømme, at det delvis var rigtigt, men, sagde han, man maa dog huske paa, at omtrent Halvdelen eller tre Fjerdedele deraf er tjent i Udlandet. Nu er Forholdet det for 1914, at der i Fart mellem Udland og Udland blev indsejlet 51,4 Mill. Kr., mellem

Udland og Danmark 31,5 Mill. Kr., mellem Danmark og Udlandet 12,1 Mill. Kr., i alt 95 Mill. Kr. Heri er Sejlskibene medregnede for 5 Mill. Kr. Tallet er altsaa 90 Mill. Kr. for Dampskibene. Der er i disse Tal ikke medregnet den indenrigske Fragtfart og ikke Passagerfart, hvad enten den er indenrigsk eller udenrigsk, endvidere heller ikke time-charter-Fragtbløb, som for 1914 beløb sig til 3,6 Mill. Kr. Naar man nu ser paa disse Tal, er det øjensynligt, som det ærede Medlem sagde, at Halvdelen af det er tjent i Udlandet, og Resten maa fordeles mellem Udland og Danmark. Men Forholdet er, at naar vi bedømmer vor Dampskibsflaades Befordringsdygtighed, ser vi, at den kunde knap og nap dække dansk Behov af Skibsrum. Det er ganske vist kun for en teoretisk Betragtning, for Skibene er selvfølgelig ikke alle byggede saaledes, at de uden videre kan indsættes i denne Fart, og selv om de kunde det, vilde det være urimeligt at spolere Markeder, som vi havde indarbejdet, men for en teoretisk Betragtning kunde altsaa den danske Handelsflaade saa nogenlunde betjene det danske Samfund. Men hvad vil det saa sige, at den tjener Penge fra Udlandet? Det vil for det første kun sige, at naar et dansk Skib sejler mellem Nordamerika og Sydamerika, maa der samtidig gaa et norsk eller svensk Skib paa en af de Farter, vi har Brug for her i Landet. Det er selvfølgelig kun en Erstatning, der finder Sted. Der kan være Tale om at undtage saadanne Beløb, som indvindes paa en Rejse, der skal gøres alligevel. Et Skib, der sejler til Middelhavet for at hente Gødningsstoffer, kan paa en saadan Tur besørges Kul fra England til Middelhavet; en saadan Fragt tager man med. Det er selvfølgelig en haandgribelig Gevinst, som ikke det danske Samfund bidrager til. Men paa den anden Side er det en normal Ting, og derfor kan man roligt sige, at langt den overvejende Del af den Merindtægt, som Dampskibsselskaberne under disse Forhold har erhvervet sig, har det danske Samfund betalt. Det forholder sig sikkert heller ikke rigtigt, som det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds mente, at man maatte fordele Fragtbløbene mellem de to Lande, enten man nu vilde gøre det for Eksporten alene til det ene Land og for Importen til det andet, eller man vilde dele lige over. Forholdet har netop under Krigen været det, at vi for saa godt som hele vor Transport selv maa sørge for Befragtingen, og jeg skulde