

lige Lande i Europa til tilsammen over 100 Mill. Kr. Desuden ydes der i mange Lande billige Laan til Skibsfarten, Hjælp til Bygning af Skibe, urimelig høj Betaling for Postbesørgelse, Eneret til Kystfart, Betaling for Passage gennem Suez-Kanalen etc. etc. Paa alle disse Omraader har vor Skibsfart ikke haft nogen som helst Støtte. Den har tværtimod haft forskellige Afgifter, f. Eks. Told paa Kul, hvad de fleste Lande ikke har, Told paa Raamaterialier til Skibsbygning og de Konsulatavgifter, som det ærede 1ste Medlem for 6te Kreds (Hey) nævnede, o. s. v. Ser man paa Forholdene i vore Nabolande, saa vil man se, at Sverige yder store direkte Subventioner til sine Dampskibsselskaber i forskellige oversøiske Ruter, hvor vore maa konkurrere med dem, og der ydes billige Laan til mange Dampskibsselskaber. Ogsaa Norge har gennem Tiderne støttet sin Skibsfart paa utallige Maader, og da man der for nogle Aar siden begyndte en Rute paa Nordamerika, saa blev der stillet en Subvention paa 1 Mill. Kr. til Raadighed, som Selskabet, der oprettede Ruten, kunde have faaet det første Aar om nødvendigt. Saaledes er det ikke gaaet hos os, for da Thingvalla-Linien efter mange Aars haabløse Kampe for at opretholde en Rute paa Nordamerika maatte give op, og da Det forenede Dampskibsselskab saa overtog denne Rute og for at kunne konkurrere med andre Linier maatte bygge nye store Skibe, fik det ikke alene ikke nogen Subvention, men det maatte betale ca. 400,000 Kr. i Indførselstold af Skibene. Dette er en betydelig Forskel. Den højtærede Minister tog i sine Betragtninger kun det ene Aar 1915 med, men jeg tror, at vi maa gaa længere tilbage i Tiden, om vi skal bedømme Skibsfartens Stilling retfærdigt. Og ser vi tilbage paa den Udvikling, som vor Skibsfart har gennemgaaet i de sidste 50 Aar, fra 1864 og til den store Krigs Udbrud, saa vil man se, at den har haft en lang og bitter Kamp at bestaa mod Udlandets Konkurrence, i hvilke over 30 Rederier er bukket under, og i hvilke der er tabt ca. 20 Millioner af Aktionærernes Kapital i de Selskaber, der har maattet likvidere. Og i de andre Selskaber, der har overlevet Kampen, har man i Gennemsnit i disse 50 Aar knap været i Stand til at udbetale et Udbytte af 5 pCt. til Aktionærerne, og det endda i mange Tilfælde med for smaa Afskrivninger og ganske utilstrækkelige Henlæggelser. Tager man saa Aarene fra 1900 til 1912, der ganske vist er nogle af Skibs-

fartens daarligste, maaske de daarligste, saa har Udbyttet i Gennemsnit kun været noget over 2 pCt., og det med i mange Tilfælde saa godt som ingen Afskrivninger og med meget utilstrækkelige Henlæggelser. Da denne Periode var forbi, stod de allerfleste Dampskibsselskaber med en stor Gæld, med Skibe, der ikke nær var skrevne ned til, hvad de burde være nedskrevne til, og med saa godt som ingen Henlæggelser, og Situationen var i det hele taget meget kritisk for store Dele af Skibsfarten. Saa kom der to Aar, hvor Skibsfartens Forhold begyndte at rette sig noget, Fragterne gik op, Selskaberne blev i Stand til at give Udbytte, til at afholde nogle af de Afskrivninger, der burde have været afholdte tidligere, og man kunde foretage rimelige Henlæggelser. Saa kom Krigen, og var vi blevet draget ind i den, saa var utvivlsomt den allerstørste Del af vor Handelsflaade gaaet til Grunde med Tab af alle de Kapitaler, der stod i den. Heldigvis blev vi holdt udenfor, men Forholdene for Skibsfarten var dog i de første Maaneder efter Krigens Udbrud saa vanskelige og usikre, at Rederne var nødte til at dirigere deres Skibe til nærmeste neutral Havn eller se at faa dem hjem her til Danmark, og der laa i vore Havne vistnok over 100 Skibe oplagte i længere Tid, som kostede Søfarten betydelige Beløb. Henimod Slutningen af 1914 bedredes Forholdet betydeligt. Rederne satte igen deres Skibe i Gang, og i Begyndelsen af 1915 steg Fragterne saa meget, at man mente, at nu var den Tid kommet, som Søfarten havde ventet paa saa længe, i 100 Aar kan man godt sige. Nu var Chancen der for at afholde alle de Afskrivninger, som ikke tidligere havde kunnet finde Sted, samt til at foretage de Henlæggelser, der skulde styrke Skibsfarten til at møde fremtidig Konkurrence. Man mente nu fra Redernes Side at kunne forvente Arbejdsro, saa man kunde arbejde i Fred paa at konsolidere de Ruter, man allerede havde oparbejdet rundt omkring i Verden med store Bekostninger, og man haabede at kunne benytte sig af den enestaaende Lejlighed, der tilbød sig, til nu at aabne nye Ruter, som i Fremtiden kunde blive til Gavn for Landet. Men saaledes skulde det nu ikke blive, for allerede den 10. Maj 1915 kom Loven om en ekstraordinær Krigsskat, som lagde en Afgift af 20 pCt. paa Aktieselskabers Nettoudbytte, der blev taget forlods, før Aktionærerne fik noget af det Beløb, der oversteg Gennemsnits-Indtægten i de tre foregaaende Aar, og