

„Skjold“ 255, „1896“ 258 $\frac{3}{4}$, „Heimdal“ 282 $\frac{1}{2}$, „Gorm“ 282 $\frac{1}{2}$, „Neptun“ 259 og „Ø. K.“ 277. Det var den 21. Januar 1916, at Børsen vurderede Skibsfarten saaledes. Da jeg for 8 Dage siden i Folketinget deltog i Debatten ved tredie Behandling af dette Lovforslag, vurderede Børsen alle de her nævnte Dampskibsselskabers Aktier betydeligt højere: D. F. D. S. var steget 29, „Carl“ 48 $\frac{1}{2}$, „Dannebrog“ 45 $\frac{1}{2}$, „Skjold“ 45, „1896“ 35, „Heimdal“ 38 $\frac{1}{2}$, „Gorm“ 39 $\frac{1}{4}$, „Neptun“ 33 $\frac{1}{2}$ og Ø. K. 10. Jeg udtalte, at denne forhøjede Vurdering kunde have to Begrundelser, enten den, at man i de Kredse, der bestemmer Kursernes Højde paa Børsen, sagde, at Fragtafgiftsforslaget formodentlig ikke blev gennemført, eller den, at man sagde: Selv om dette Lovforslag gaar igennem, klarer Skibsfarten sig nok, og jeg tillod mig at udtale den Formening, at det vilde være meget ønskeligt, ogsaa af Hensyn til Rigsdagspartierne, at det var den sidste Anskuelse, som var det rigtige Udtryk for Børsens Vurdering. Vi er nu 8 Dage længere fremme, og i disse 8 Dage er Vurderingen af Skibsfarten yderligere steget, og jeg tør maaske bruge det Udtryk, at Børsen har opført et sandt Pylværkeri til Ære for denne Debats Begyndelse. I disse 8 Dage, der er gaaet siden Vedtagelsen i Folketinget, er D. F. D. S. steget med 22 $\frac{1}{2}$ eller i alt 51 $\frac{1}{2}$ siden Lovforslagets Fremsættelse, „Carl“ med 27 eller i alt 75 $\frac{1}{2}$, „Dannebrog“ med 38 $\frac{1}{2}$ eller i alt 84, „Skjold“ med 29 eller i alt 74, „1896“ med 32 eller i alt 67, „Heimdal“ med 62 eller i alt 100 $\frac{1}{2}$, „Gorm“ med 40 $\frac{1}{2}$ eller i alt 79 $\frac{3}{4}$, „Neptun“ med 30 $\frac{1}{2}$ eller i alt 64, Ø. K. med 16 eller i alt 26. Man vil altsaa se, at i de Maanedre, der er hengaaet siden Lovforslagets Fremsættelse, og i hvilke man altsaa har haft Lejlighed til nøje at overveje Skibsfartens Kaar, hvis Lovforslaget vedtages, er Vurderingen steget til den Højde, jeg her har angivet. Vurderingen kan kun have de to Begrundelser, jeg angav, og jeg vil, oprigtig talt, haabe, at Begrundelsen er den, at man føler sig forvisset om, at Skibsfarten, ogsaa hvis Lovforslaget vedtages, vil gaa fortræffelige Fremtidskaar i Møde. Naar jeg tænker paa Skibsfartens Konsolidering, saaledes som jeg her har skildret den, og derefter ser paa dette Lovforslag, føler jeg mig fuldkommen tryk paa, at Lovforslaget ikke paa nogen Maade forlanger mere af Skibsfarten til Modvirkning af de høje Fragter, end denne fuldt ud kan bære. Den Konsolidering, som har fundet Sted, og den Fremtid, som viser sig for

Skibsfarten i dette Aar, vil selv med Lovforslagets Gennemførelse være glimrende.

Jeg skal her tillade mig at nævne et enkelt Eksempel. D. F. D. S. har i sin Beretning meddelt, at det har haft en samlet Bruttoindtægt af 67 Millioner. Hvor stor en Del heraf der er ren Bruttofragt, ved jeg ikke, idet det ikke opgives, hvor meget der skyldes Persontrafik; ej heller kan man se, hvor meget der skyldes indenlandske Fragter, som jo efter Lovforslaget vil være afgiftsfrie; men sætter man den samlede Bruttofragt f. Eks. til 60 Mill., har man i alt Fald et Grundlag, hvorfra man kan gaa ud. Lovforslaget anerkender i enhver Henseende dette store Selskabs Betydning for det danske Samfund, dets fremragende Fortjeneste ved hele den Virksomhed, det udøver, og Selskabet vil da ogsaa, hvis Lovforslaget vedtages, være stillet saaledes, at dets indenlandske Ruter vil være afgiftsfrie og ligeledes dets Ruter i Eksportfart, hvor Selskabet sejler Varer til Fragter, som er vedtagne og aftalte med Landbrugseksporthandelskommissionen, og som ikke giver Selskabet nogen Fortjeneste ud over, hvad der er absolut selvfølgelig. Endvidere vil Selskabets store Rutefart mellem Danmark og Udlandet kun være underkastet en Afgift paa lidt over 3 pCt. af det samlede Fragtbeløb, dets Ruter i Udlandet vil være underkastede en Afgift af 6 $\frac{2}{3}$ pCt., og kun dets Trampfart vil være underkastet en højere Afgift, men Trampfarten er jo forsvindende i Forhold til Rutefarten indenfor dette store Ruteselskab. Naar man siger, at den Procent af Bruttofragten, som der her vil blive Tale om, ikke vil overstige 7 pCt., tror jeg endog, at man regner overmaade højt. Det Beløb, der saaledes vilde blive at svare af D. F. D. S. af en Bruttofragt paa 60 Mill., vil være lidt over 4 Mill. Naar man nu ser paa, at dette Selskab har kunnet udbetale et Udbytte i Aar af 7 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., at det har kunnet henlægge, udover hvad der er henlagt til Merindtægtsskatten, 17 $\frac{1}{2}$ Mill. og betale Tantiømer paa 2 Millioner, hvoraf dog 200,000 Kr. er afgivne igen af Bestyrelsen, vil enhver kunne sige sig selv, at et Bidrag af 4 Mill. Kr., kommende til Afdrag enten i Udbyttet eller paa Henlæggelses- eller Tantiømekontoen eller fordelt paa alle disse Konti, ikke i nogen Maade vil berøre dette Selskabs konsoliderede Stilling eller berøre det Adgang til en rig fremtidig Udvikling. Man tænke sig, at Honorarer og Tantiømer formindskes fra 2 til 1 $\frac{1}{2}$ Mill. Man tænke sig, at Afskrivninger og Henlæggelser formindskes fra 17 Mill. til 13—14 Mill. Kr. og Udbyttet maaske med $\frac{1}{2}$ eller