

særlig overfor Landbruget, har været hensigtsmæssige eller ej, derom er der meget delte Meninger, og det med Rette tror jeg. Jeg skal dog ikke ved denne Lejlighed komme ind paa den Side af Sagen; jeg venter, at et andet Medlem af mit Parti vil udtale sig om dette Forhold.

Men hvorledes det nu end forholder sig med Hensyn til, om den her paa-tænkte Foranstaltning kan betegnes som en Særafgift eller Særbeskatning, er det i hvert Fald sikkert, at Skibsfartserhvervet drives for Tiden under enestaaende glimrende Konjunkturer. Næsten hver Dag i denne Tid bringer nye Vidnesbyrd herom. De offentliggjorte Regnskabers Resultater for Aaret 1915, som ogsaa den højtærede Minister var inde paa, viser noksom, at 1915 — selvfølgelig paa Grund af Krigsforholdene — har været et ganske usædvanligt gunstig Aar for Skibsfarten. Og disse store Fortjenester for Skibsfarten er desværre blevet konverteret til Dyrtid for det store Flertal af Landets Befolkning. Der er for Aaret 1915 foretaget Afskrivninger og Henlæggelser af enestaaende Størrelse og fordelt Udbytte af ganske usædvanlige Højder; for de fleste Selskabers Vedkommende ligger Udbyttet mellem 20 og 60 pCt., for et enkelt Selskab er det endog 100 pCt. Og den Tid, der allerede er gaaet af 1916 — deri har den højtærede Minister fuldkommen Ret —, har været endnu bedre end den tilsvarende Del af 1915. Men naturligvis, inden Aaret løber ud, kan meget være forandret, og hvordan det stiller sig, naar 1916 er udløbet, hvor stor Skibsfartens Fortjeneste da er, derom kan vi paa det nuværende Tidspunkt ikke sige noget. Men uagtet Tiderne er saa glimrende for Skibsfarten, og selv om de omhandlede Bidrag ikke skal betragtes som Skat, hvilket jeg, som før bemærket, ikke anser for at være uden Betydning, og uagtet de Forhold, hvorunder vi for Tiden lever, er ganske ekstraordinære, hvorunder meget kan tillades, som ellers ikke kunde gaa an, vilde jeg for mit Vedkommende have været ret betænkelig ved at paalægge Skibsfarten saadanne særlige Ydelser, dersom ikke ganske særlige Grunde havde talt derfor, og jeg vilde have været saa meget mere betænkelig derved, som man ikke skal gaa ret langt tilbage i Tiden, før man træffer Perioder, hvor Skibsfartens Kaar var ret ugunstige. I de første 10 Aar af indeværende Aarhundrede var Forholdene saaledes meget daarlige for Skibsfarten. Der var i den Periode Selskaber, som intet

Udbytte gav i nogle af disse 10 Aar, og i de Selskaber, der af og til gav Udbytte, var dette meget beskedent. Det forenede Dampskibsselskab, det største af alle Selskaberne og det, som under daarlige Konjunkturer er allergunstigst stillet paa Grund af, at det er et Ruteselskab, gav i Gennemsnit i de 10 Aar kun 2,85 pCt., hvilket jo var et meget beskedent Udbytte. De andre Selskabers var gennemgaaende endnu daarligere, og flere Selskaber blev kvalt under disse Forhold og maatte likvidere med Tab af den hele eller den væsentligste Del af Aktiekapitalen. Der blev den Gang ogsaa afskrevet og henlagt altfor lidt, saa Selskaberne sad gennemgaaende meget daarligt i det ved Udløbet af den Periode. De senere Aar, særlig 1912—13, har bødet noget paa dette. Men Skibsfartserhvervet kan derfor godt trænge til gode Tider, for at der kan blive bødet paa de Huller, som tidligere Tidens daarlige Forhold har fremkaldt, og for at Selskaberne kan blive godt konsolideret og rustet til at imødegaa den skarpe Konkurrence, der sikkert vil komme, naar Kri-gen en Gang faar Ende, og der bliver meget mere Tonnage til Disposition for det borgerlige Livs Behov. Vort Land er saaledes beliggende, at Skibsfartserhvervet er særlig naturligt for os, og det er derfor af den største Betydning for vor Økonomi at have en stor og blomstrende Skibsfart. Derfor, var der ikke særlige Grunde, der talte for at paalægge Skibsfarten et særligt Bidrag som det, der nu her er Tale om, vilde jeg være betænkelig ved at gaa en saadan Vej, selv om Skibsfartens Fortjeneste i Tiden er ganske overordentlig stor.

Men jeg ser ikke rettere, end at der kan anføres stærke Grunde for at paalægge Skibsfarten et Særbidrag til Lættelse af den Dyrtid, der er blevet for Stat og Samfund paa Grund af Krigsforholdene, og som i ikke ringe Grad er foranlediget af de høje Fragter. For det første er Skibsselskaberne nu allerede godt konsoliderede — deri er jeg enig med den højtærede Minister —, de har foretaget Henlæggelser og Afskrivninger, som er enestaaende store, og dernæst har de høje Fragter, som har givet Skibsfarten saa glimrende Indtægter, i høj Grad, som allerede nævnt, bidraget til at hidføre den Dyrtid, som trykker saa mange. Endvidere skal jeg paa ny betone, at Skibsfarten har været saa temmelig uberørt af de tidligere trufne prisregulerende Foranstaltninger, som har ramt ret haardt til andre Sider, og endelig har man