

fang. Det viser sig derigennem, at ved Udgangen af 1921, altsaa et Aar senere end det Tidspunkt, hvis Statistik dannede Grundlaget for dette Lovforslag, havde Handelsflaaden naaet en Størrelse paa ca. 100 000 Tons udover, hvad Tonnagen udgjorde ved Krigens Udbrud. Men undersøger man, hvorledes denne Tilvækst er fremkommet, finder man, at et bestemt Rederi, vort største Motorrederi, har fremskaffet $\frac{3}{5}$ af denne Tilvækst. Men dette Selskabs Skibe indtager jo en Særstilling indenfor den danske Flaade, idet de kun i mindre Grad bruges til Danmarks Forsyning. Dets Dampskibsflaade anløber overhovedet aldrig danske Havne, men bruges dels til Udvandringsskibe mellem Danzig og Nordamerika, dels ude i det yderste Østen. Og den for øvrigt ringe Forøgelse af vor Dampskibsflaade, der har fundet Sted, godt 17 000 Tons, er netop fremskaffet af dette Rederi, hvis Skibe aldrig anløber danske Havne. Den Forøgelse, Handelsflaaden herudover kan opvise, er kun ca. 20 000 Tons Motorskibstonnage og 24 000 Tons Sejlskibstonnage, og denne Forøgelse fremkommer endda kun, naar man regner Aaret 1921 med. Men denne Tilvækst er ikke af nogen Betydning maalt i Forhold til Flaadens samlede Størrelse, og den svarer langt fra til den Tilvækst, som vilde være fremkommet, hvis Flaaden i disse 7 Aar havde udviklet sig, som den gjorde før Krigen. Vi kan derfor ikke anerkende, at den Forudsætning, der maa have været for Loven om Forsikringssummernes Baandlæggelse, er sket Fyldest. Først naar der er indtraadt en Højkonjunktur, og den maatte bevise, at Flaaden er tilstrækkelig, først da forekommer det os, det vilde være i Overensstemmelse med Lovens Forudsætninger at udbetale de baandlagte Summer.

Men hertil kommer, at der paa Udvalgets Foranledning er blevet foretaget en Undersøgelse af, hvorledes de forskellige Selskaber har behandlet de baandlagte Summer, og det viser sig, at der er Selskaber, som ikke i mindste Maade har ladet sig afficere af Lovens Forudsætninger, men som koldblodigt har hengemt de baandlagte Summer, forvissede om, at der nok vilde komme en Dag, da de fik fri Raadighed over dem, naar andre havde været saa dumme at anskaffe Tonnage. Der findes mellem de Selskaber, som aldeles ikke har gjort noget Forsøg paa at opfylde Lovens Forudsætninger, et Selskab, som allerede for over et Aar siden har udbetalt sine Aktionærer disse Forsikringssummer, vis paa, at de nok blev frigivet, endskønt Lovforslaget, da Udbetalingen blev besluttet, endnu ikke

var forelagt. Der er et andet Selskab, ogsaa hørende hjemme i denne Kategori, som netop i disse Dage har haft en stor Strid rasende indenfor sine Vægge, idet Aktionærerne ikke har kunnet blive enige med sig selv om, hvorvidt de skulde have 75 pCt. af Kapitalen udbetalt, eller de skulde være saa beskedne at nøjes med 50 pCt. De har været saa beskedne at nøjes med de 50 pCt., og gennem denne Udbetaling af 50 pCt. til Aktionærerne bliver altsaa dette Selskabs baandlagte Forsikringssummer udbetalt. Denne Flothed staar i en mærkelig Mod-sætning til den Skrivelse, som den højt-ærede Handelsminister citerede her i Tinget ved Lovforslagets første Behandling — jeg tror, den var fra Dampskibsrederforeningen —, og i hvilken der blev gjort gældende, at Rederne endelig maatte have disse Penge, for ellers var det dem umuligt at drive deres Forretninger f. Eks. i Udlandet; de maatte lade Forretninger gaa fra sig, hvis ikke de fik Raadighed over disse Penge. Ja, man kan egentlig ikke sige, at disse Redere viser Handelsministeren meget Hensyn, naar de skriver saaledes og saa bagefter for alles Øjne udbetaler Millionerne til Aktionærerne. Man maa for-bavses over, at Rederforeningen overhovedet kan faa sig til at komme med Fordring paa disse i Forhold til de indtjente Millioner dog meget faatallige Millioner, og hvilket Skudsmaal for slet Forretningsførelse er det ikke, Rederierne dermed giver sig selv? Men det skal ganske vist indrømmes, at dette Skudsmaal er berettiget.

Det er utroligt, hvilken Mængde af Millioner der er sivet bort i vore Dampskibsselskaber. Jeg nævner kun eet Eksempel. Vort største Dampskibsrederi havde, da Krigen var endt, foruden sine Skibe og Bygninger, der svarede til den 30 Mill. Kr. store Aktiekapital, 125 Mill. Kr. i rede Penge. Af disse 125 Mill. Kr. blev, saa man af Regnskabet for 1919, de 50 Mill. Kr. anbragt i Banker, medens omtrent 75 Mill. Kr. anvendtes til for meget høje Kurser at indkøbe andre Selskabers gamle Skibe til de mange, man havde i Forvejen. Alle-rede i Aar, Aaret efter, at disse Skibe er overtaget af det paagældende Selskab, har man begyndt at ophugge de nyerhvervede Skibe. Det er da en Selvfølge, at der ikke har kunnet være Penge til Anskaffelse af ny Tonnage til at udfylde Hullerne i Skibsregisteret. Hvis dette Selskab havde anvendt de Penge, det var i Besiddelse af, til Indkøb af ny Tonnage, vilde det nu have været i Besiddelse af en Flaade, som neppe noget andet Rederi kunde opvise Mage til, men i