

ligere. Udgifterne under dansk Flag er høje. Myndighederne er meget nøjeregnende med Skibenes Indretning og deres Paabud med Hensyn til Kosthold vidtgaende. Lønninger o. l. er meget høje og stadig stigende. Dansk Skibsfart har derfor i daarlige Tider vanskeligt ved at konkurrere. I 1932 var gennemsnitligt ca. 20 pCt., i 1933 ca. 11½ pCt., i 1934 ca. 5 pCt. af Landets samlede Tonnage oplagt *hele Aaret*. Oplægning er meget kostbar og gaar ud over Materiellet.

Dansk Skibsfart viser desværre ikke Fremgang, men tværtimod Tilbagegang baade i kvantitativ og kvalitativ Henseende. I 1932 var Tonnagen ca. 1 190 000 Tons, i 1936 kun ca. 1 143 000 Tons. I 1930 var ca. 64 pCt. af den danske Handelsflaade under 15 Aar, i 1936 kun 53 pCt. I 1930 var 46 pCt. under 10 Aar, i 1936 ca. 34½ pCt. I 1930 var ca. 19½ pCt. under 5 Aar, i 1936 kun ca. 11 pCt.

Samtidig maa man med Bekymring se, at Lande, med hvis Skibsfart dansk Skibsfart skal konkurrere, og som i og for sig ikke har bedre Betingelser for Skabelsen af en stor national Handelsflaade, takket være Statssubsidier eller billigere Omkostninger, har været i Stand til at udvide deres Tonnage meget betydeligt. Eksempelvis kan nævnes, at siden 1930 har Rusland haft en Tilvækst paa ca. 615 000 Tons eller ca. 101 pCt., Grækenland paa 410 000 Tons eller ca. 30 pCt., Finland paa ca. 170 000 Tons eller ca. 54 pCt. og Estland paa 62 000 Tons eller ca. 66 pCt.

Hvis Dansk Skibsfart ikke skal sejles agterud, er det øjensynligt, at Fornyelse gennem en hurtig og stærk Forøgelse er meget tiltrængt. Paa Grund af de høje Byggepriser vil dette falde særdeles vanskeligt, kræve meget Initiativ og store Midler. Berøves de ydedygtige Rederier nu deres nøjsommeligt indtjente Midler, vil det blive umuligt. Tilbagegang og Forældelse maa fortsætte. De, der har Ansvaret for Selskabernes Ledelse, maa selvsagt drage Konsekvensen af en eventuel Lovgivning og tør ikke vove sig ud i et Byggeprogram, hvis Følger de ikke kan overse. Det er ubestrideligt, at Ledelsen af de fleste danske Rederier har vist redelig Vilje til at konsolidere, saaledes at Bedriften igen kan ophjælpes, men det maa i høj Grad befrygtes, at denne Vilje og Lyst til at arbejde med Samfundets Tarv for Øje svækkes, naar Næringen ved en ubillig og upaakrævet Skattelovgivning berøves sine Driftsmidler.

Dansk Søfart, dens stolte Traditioner og alt, hvad den betyder for Landet, staar i Fare.

Dansk Skibsfart er snart sagt Landets eneste virkelig selvhjulpne Næring. Den maa tage Verdensmarkedets Vilkaar og beslaglægger intet af Landets Ressourcer. Det, der er, er selvskabt og kan forsvinde, som det kom. De kunstige Foranstaltninger, der formentlig har givet Stødet til Tanken om Merindkomstskat, har ikke i nogen Henseende gavnet Skibsfarten. Tværtimod, den bebyrdes med et unaturligt højt Lønniveau. For Værftsindustriens Bestaaen er Skibsfarten af vital Betydning, og dens Evne til at placere Bestillinger har stor beskæftigelsesmæssig Betydning. Gennem sine mange Indkøb har den stor Betydning for anden dansk Industri, for Haandværk og for Landbruget. For Valutaen har den, ved selv i vitterligt daarlige Tider at opsejle henimod 200 Mill. Kr. i Bruttofragt i Fart paa Udlandet, været en Redningsplanke, som sikkert vil tiltrænges en Aarrække fremefter. Dens Indkomster kommer udefra. Alt i alt maa det derfor ligge i Landets Interesse at bibeholde de hidtidige Principper med Hensyn til Beskatning af disse Indkomster ogsaa i de enkelte gode Aar, og ikke at indføre nye Principper, som vil føles som en blodig Uretfærdighed mod de Dele af vort Samfund, som har Udsyn og Dristighed til at mene, at Danske kan klare sig internationalt, og som handler derefter i Tro og Tillid til egne Kræfter i Stedet for at søge Ly i beskyttet Virksomhed.

Ærbødigst

Dansk Dampskibsrederiforening

H. A. H a n s e n.

Formand.

E. Maegaard.