

[Viggo Starcke.]

lig have ventet, at kurserne på skibsaktierne var faldet, når man skærpede afskrivningsreglerne, men erfaringen viser, at i den sidste tid er kurserne på skibsaktier steget. Hvorfor? De er steget, fordi aktionærerne forventer, at en større del af udbyttet vil komme til udbetaling og altså virke inflatorisk ved at medføre et større forbrug — i stedet for under mildere afskrivningsregler at blive investeret og blive brugt til konsolidering og have en deflatorisk virkning. Det gælder om, at den skibsfart, som indtjener en så vældig del af Danmarks udenlandske valuta, bliver i stand til at investere så uhindret som muligt. Det samme gælder andre brancher. De hindringer, som lægges i vejen for kapital, for kapitaldannelse og kapitalinvestering, f. eks. de kunstige barrierer, som bygges op ved toldbeskyttelse og restriktioner, medfører, at en stor del af kapitalen investeres på forkert måde.

Endelig er der et område, som ikke i øjeblikket er særlig aktuelt, men som i givne situationer har spillet en stor rolle i dansk økonomi. Det er det problem, man kalder de offentlige arbejder, som staten og kommunerne skal sætte i gang. Ifølge en ledende artikel i „Jyllandsposten“ fornylig er forholdet det, at for hver 100 mand, der sættes i arbejde, yder staten ca. 1 mill. og kommunen 2 mill., ialt 3 mill. kr. Det betyder 30 000 kr. pr. arbejder — omtrent det tredobbelte af en god arbejds løn — og det betyder igen, at skatteyderen skal betale 3 kr. for hver gang, en arbejdsløs, som sættes i arbejde med offentlige arbejder, kan få 1 kr.

Se, disse forskellige indgreb, som finder sted herhjemme, karakteriserer professor Jørgen Gelting i „Verdens Gang“ som følger: Et tilfredsstillende økonomisk fremskridt her i landet vil ikke være muligt, hvis

„ekspansionstendenser gang på gang skal kvæles af hensyn til betalingsbalancen.“

Dette er en streng kritisk kommentar til den økonomiske politik, der har været ført af de skiftende regeringer herhjemme i de senere år.

Det sjette vigtige område indenfor samfundsfunktionen er handel og omsætning, der flytter råstoffer, halvfabrikata og fær-

dige varer, og her gælder for ethvert menneske, enhver familie det samme, som gælder for enhver nation: at det er godt at købe fordelagtigt og at sælge fordelagtigt. Jo friere dette kan ske, og jo mere det kan ske på eget økonomisk ansvar, så at man selv har udsigt til at få vindingen ved at købe fordelagtigt og at sælge fordelagtigt og selv har risiko for at lide tabet, hvis man disponerer forkert, des bedre er det for det enkelte menneske, den enkelte familie og det enkelte land. Derfor er det altid tåbeligt at lægge importen hindringer i vejen, og sammenlignet med andre lande indtager Danmark en særdeles fremskudt og gunstig stilling, idet vi har de laveste toldsatser i verden.

Frigørelse af handelen for told og restriktioner og for kontingentering, såvidt muligt undgåelse af statshandel — alt dette vil være af betydning for omsætningen og handelen. Her spiller også bilerne og banerne og hele samfundets bilpolitik en stor rolle, og det har været meget uheldigt, at den høje beskatning af biler og den høje benzinbeskatning har medført en fordyrelse af alle de varer, der skal transporteres på denne måde. Da samtidig statsbanerne kører med et stort underskud og raner den ene rutebil og den ene turistrute efter den anden og på den måde driver smudskonkurrence med småskibsfarten, hemmer man ikke blot selve transporten, men fordyrer tillige alle de varer, der skal bruges indenfor landbruget, indenfor byggeriet og indenfor industrien, og som skal transporteres med biler og ved hjælp af benzin. Man begynder allerede nu igen at se generatorbilerne tone frem i gaderne — det er et mærkeligt resultat af en regerings politik.

I nr. 13 af „Ingeniøren“ har ingeniør, fabrikant Svend Bergsøe fornylig skrevet en artikel med en oversigt over alle de måder, hvorpå der rundt omkring i de forskellige stater lægges importen hindringer i vejen og gives støtte til eksporten. Man får et levende indtryk af, hvor bagvendt og tåbeligt handelspolitikken drives; som om det, det gjaldt om, var at komme af med realværdierne og at hindre, at man kunne få det, man egentlig gerne ville have, på en billig måde, i så stor en mængde som muligt og af så god en kvalitet som muligt.

Fornylig har det skrig, som tekstil- og konfektionsbranchen har opløftet, vakt stor