

det klart for Offentligheden i Tyskland, at den danske Tonnage i udstrakt Grad maatte tjene deres Fjenders Interesser.

Jeg har nu i det foregaaende ved Eksempler paa Bruttobeskatning vist, hvorledes en Lov som den paataenkte vilde virke i høj Grad foruroligende og derfor efter Skibsfartens Mening i høj Grad ødelæggende, men jeg vil dertil knytte et Par Bemærkninger om Bruttoafgifter i det hele taget og navnlig, naar det gælder Skibsfarten.

Vore Udgifter er jo i Forhold til Indtægterne saa store, at selv om man for en kortere Aarrække gik Dampskibsselskabernes Regnskaber igennem, altsaa for forholdsvis bedre Tider, saa vilde man sikkert finde; at der med Afgifter som de foreslaaede intet eller saa godt som intet vilde være levnet til Dividende og Konsolidering; og strakte man disse Betragtninger over en længere Aarrække, saa vilde Afgifterne sikkert langt overstige, hvad der er henlagt og udbetalt.

Der vil dertil selvfølgelig svares, at Indtægterne jo nu er saa betydelige; men man maa ikke glemme, at Udgifterne ogsaa er vokset med rivende Fart. Rejserne er i mange Tilfælde af den dobbelte Varighed. Hyrerne er steget — for manges Vedkommende til henad det dobbelte. Kosten er fordyret. Almindelig Assurance er steget og Krigs-assurancen kommet til. Mange af disse Udgifter vilde betydelig reduceres ved, at man opgav den hjemlige Fart, navnlig fordi Fragtmarkedet til syvende og sidst i al sin Højhed kan være underkastet store Svingninger.

Ved en direkte Bruttobeskatning vilde vore Udgifter ikke komme i rette Forhold til det endelige Resultat. Et Lovforslag som det foreliggende vil i det hele bevirke en saadan Revolution i alle de Beregninger, som vi hidtil har baseret vort Arbejde paa, at man med Umulighed sikkert kan forudsige Følgerne af dets Gennemførelse. Vi skal derfor paa det kraftigste tilraade, at man gik bort fra den Tanke, der har søgt sit Udtryk i dette Lovforslag, og vendte tilbage til det efter vor Formening eneste rimelige og retfærdige, nemlig — om nødvendigt — en yderligere Beskatning af vore virkelige Indtægter sammen med Beskatning af andre Erhverv, hvis Udbytte har været begunstiget af den ved Verdenskrigen skabte Situation. Dette vilde for Skibsfarten have den uvurderlige Fordel, at den ikke blev udskilt i en særlig Klasse.

En Særbeskatning maa nemlig skabe Uro, ikke alene i Øjeblikket, men især for Skibsfartens Udvikling ogsaa efter Krigen; da man jo aldrig vil kunne føle sig tryk for en Gentagelse af saadan Særbeskatning, hver Gang Skibsfarten, maaske efter en lang Række af Aar med Tab, et Øjeblik kunde trække Vejret lettere.

En Særbeskatning af vore virkelige Indtægter, der desuden efter vor Formening rammer langt retfærdigere, behøver ingen specielle Adskillelser i de forskellige Farter og, hvad der er for os det langt vigtigste, stiger og falder med Fragterne paa en saadan Maade, at der altid vil blive et retfærdigere Forhold imellem vore Indtægter og vore Skatter, saaledes som disse nu en Gang skal fastsættes.

Der har været Tale om Tonnageafgifter, og et af Skibsfartens vigtigste Argumenter imod en Særbeskatning vil naturligvis rokkes, dersom en Særbeskatning af denne Art falder paa andre nordiske Rederier, med hvilke vi nu i og i Fremtiden skal konkurrere; men det kan ikke nægtes, at de fleste af de samme Ulemper, som vi har paavist i Forbindelse med Bruttofragt-Spørgsmaalet, ogsaa klæber ved Tonnagebeskatning; og ogsaa her maa vi henlede Opmærksomheden paa, at en betydelig Afgift af den Tonnage, der skal anvendes i Englands Interesser, sikkert maa bringe os i Modsætningsforhold til dette Land.

Jeg er hermed færdig med, hvad jeg egentlig vilde fremsætte, og ønsker kun til Slutning at gøre en enkelt indtrængende og alvorlig Bemærkning:

Det ærede Udvalg vil forstaa, at en af Grundene til, at vi ikke har ønsket at gaa ind paa nogen frivillig Ordning af hele dette Spørgsmaal efter den Rækkevidde, som det har faaet, netop er vor Følelse af den ganske overordentlige alvorlige Karakter, som Afgørelsen af denne Sag vil faa.

Det er sikkert nok, at alene Størrelsen af de Beløb, hvorom det drejede sig, bragte os til at tvivle om, at vi nu ogsaa havde Ret til uden at være bundet ved lovmæssig Tvang at disponere frit over saa store Summer, der jo i Virkeligheden tilhører Aktionærerne. Dette fik imidlertid endda være, men det stod for os saaledes, at det netop ikke alene kom til at dreje sig om en Udgift paa saa og saa mange Millioner Kroner, men at det kom til at dreje sig om Skibsfartens Livsbetingelser i det hele taget. Vi, der har Føling med Skibsfartens Mænd, forstod, at disse vilde føle sig grebne af Utryghed overfor saadanne Forholdsregler. Vi har forstaaet, at mange af dem beskæftiger sig med Spørgsmaalet om, hvorvidt man virkelig overfor Aktionærerne kan forsvare at anvende en stor Del af de Midler, som