

dog tilbøjelig til at tro, at den er noget overdreven. Sagen er nemlig den, at ogsaa Dampskibsselskabernes Udbytte i de senere Aar har været meget daarligt, ja, mange af Selskaberne have slet intet Udbytte givet. Jeg har derfor den Tro, at Dampskibsselskaberne ville benytte den Anledning, som her gives, til ogsaa at sætte deres Takster op. Det Selskab, der staaar bedst, er Det forenede, men ser man paa dets Udbytte gennem de sidste 10 Aar, maa det dog kaldes yderst beskedent, ja, i Virkeligheden ret tarveligt. Det forenede Dampskibsselskab gav i 1900 et Udbytte af 10 pCt., i 1901 af 5 pCt., i 1902 af 0, i 1903 af 0, i 1904 af 0, i 1905 af 3 $\frac{1}{2}$ pCt., i 1906 af 5 pCt., i 1907 af 5 pCt., i 1908 af 0, i 1909 af 5 pCt. Det er de sidste 10 Aar, for hvilke der foreligger officielle Regnskaber. Tager man Gennemsnittet af Udbyttet for disse Aar, vil man komme til 3,35 pCt., og tager man det første Aar, der gav 10 pCt., fra og regner kun med de sidste 9 Aar, kommer man til et Gennemsnitsudbytte af 2,25 pCt. Og hvis man ser paa Kurstabellerne for de paa Københavns Børs noterede Dampskibsaktier i de sidst forløbne 5 Aar, viser det sig, at ogsaa Kurserne i Virkeligheden have været meget lave for alle Dampskibsaktier. Det forenede Dampskibsselskab staaar gennemgaaende højest, men ogsaa dets Kurser ere temmelig lave. Jeg skal ikke nævne alle Aarene, men blot nævne, at Januar-Kursen i 1905 var 80,1, og i 1910 var den stegen til 96 $\frac{1}{4}$. Og tager man andre Dampskibsselskaber: Danmark, Norden, København, Carl og en hel Del af de andre, viser det sig, at Kurserne paa disses Aktier have været meget lavere, ja, man kan endog finde Selskaber, hvis Kurs gaar helt ned til 2 $\frac{1}{3}$. Jeg synes, at naar man ser paa disse Tal og paa det Udbytte, Dampskibsselskaberne have givet i det sidst forløbne Tiaar, vil der være Grund til at antage, at de, som jeg sagde før, ville benytte den Lejlighed, som her gives dem, til ogsaa at sætte deres Takster op.

Det er særlig ved de lange Rejser, man møder Konkurrencen med Dampskibsselskaberne. For denne Konkurrence har jeg altsaa ikke saa stor Frygt, som har givet sig Udtryk i Lovforslagets Motiver. Derimod har jeg egentlig mere Frygt, end der er givet Udtryk i Lovforslagets Motiver, for Konkurrencen paa de korte Afstande. Ganske vist er Tillæget paa Billetten her kun 5 Øre, og den Konkurrence, som der kan være med Apostlenes

Befordring, er neppe saa farlig nu som tidligere. Folk gaa ikke længer saa meget som i tidligere Tid. Tiden er jo rastløs, Tid er Penge, og Folk ville hurtigt af Sted. Dette Befordringsmiddel, som tidligere blev benyttet meget, bliver i Virkeligheden nu benyttet mindre. Konkurrencen fra Heste og Vogn er maaske heller ikke saa særlig slem. Ogsaa denne Befordring er bleven dyrere med Aarene, og selv de, der selv eje Heste og Vogn, vurderer denne Befordring højere nu end tidligere. Den Befordring, fra hvilken jeg tror, Konkurrencen vil blive værst, er Cyklerne. Jeg føler mig overbevist om, at dette Tillæg af 5 Øre vel nok vil bevirke, at mange i højere Grad end hidtil ville benytte Cyklen til en kort Rejse. Brugen af Cyklen har i de sidste 15—20 Aar eller i alt Fald 10—15 Aar taget voldsom Fart. Det er nu saadan, at hvis man en Sommerdag gaar paa en Landevej, møder man mindst en Snes Cykler for hver spadserende. Man kunde godt tænke sig, at medens man for 15—20 Aar siden stod stille i Forbavselse og saa paa en Cykle, som snurrede forbi, vil maaske, naar der er gaaet 15—20 Aar til, det omvendte blive Tilfældet: at Folk med Forbavselse ville se paa, at en Mand spadserer hen ad Landevejen.

Jeg hilser Forslaget, som det foreligger, med Tilfredshed.

Formanden: Er det ærede Medlem nær ved Afslutningen af sit Foredrag?

P. T. Nielsen: Nej.

Formanden: Jeg skal da udsætte Mødet. Det genoptages i Aften Kl. 7.

Mødet udsat Kl. 4.

Mødet genoptoges Kl. 7.

P. T. Nielsen: Jeg sluttede i Formiddagsmødet med at sige, at jeg hilste det foreliggende Forslag med Tilfredshed. Jeg har gennem flere Aar været med til