

lig slet, og jeg synes, det er noget farligt for Ministeren at udtale sig saa stærkt, som sket er, om disse Lønningssatser. Ministeren er jo Minister ikke blot for Handel og Søfart, men ogsaa for Trafikvæsenet, og det forekommer mig, at hvis man sammenligner de Lønninger, jeg her har nævnt, med de Lønninger, som man i Trafiketatens byder Folk med særdeles gode Forkundskaber og særdeles god Uddannelse, saa er disse sidste efter Ministerens Udtalelser i Landstinget berettigede til at gaa ud fra, at den højtærede Minister anser deres Lønninger for rene Sultelønninger, og til at vente, at den højtærede Minister vil sætte det bedste Ben frem for at faa Rigsdagen til at bevilge højere Lønninger til Trafiketatene.

Jeg vender mig til en anden Side af den samme Sag og vil gerne paa ny rette et Spørgsmaal til den højtærede Minister. Den højtærede Minister, der vel maa være sagkyndig paa dette Punkt, henviser Rederne til, at de kan faa Publikum til at betale det Tillæg, de maatte komme til at give til Lønningerne, og jeg hørte eller læste med Glæde dette, idet jeg straks gik ud fra, at den højtærede Minister her maatte have en Udvej i Baghaanden, saa at Forholdet ikke var saa farligt, som det saa ud til. Men jeg forstaaer det ikke. Jeg ved ikke bedre, end at en Befragtning gaar til paa den Maade, at en Person, for Eksempel i England, der ejer et Vareparti, som ligger i Kanada og skal føres til England, opgiver Ladningens Størrelse og Art til sin Mægler, der derefter paa sine Fragtliste sender Meddelelse om Fragten ud i Verden eller i alt Fald ud i en stor Del af den. De Rederier, der har Fartøjer, som passer til at føre den Slags Varer, og Fartøjer, der enten ligger paa Afskibningstedet eller i Nærheden af det, og som for øvrigt har Lyst til Fragten, melder sig derefter, og den, der kan gøre det billigst eller vil gøre det billigst, faar Overførelsen af Varerne. Men det vil altsaa sige, at det er et fuldkomment internationalt Forhold, og det er mig da ufatteligt, hvorledes Danmark uden videre skulde kunne lægge sine eventuelt forøgede Udgifter til Lønninger over paa Publikum. Hvis man nemlig forsøger det i et Tilfælde som det, jeg her har talt om, er der kun eet, der er sikkert, og det er, at man ikke kan være med. Den højtærede Minister maatte, synes jeg, her have et Eksempel for Øje i Amerika, Amerika, der af Grunde, som jeg ikke skal komme ind paa her, er inde paa en hel anden

Lønningsmaade, end vi har herhjemme. Jeg tør vel sige, at en Dollar derovre ikke betyder stort mere end 1 Kr. herhjemme. I mange Forhold gør det ingenting, men kommer man ind paa internationale Forhold, betyder det overordentlig meget, og eet er i hvert Fald givet, at et saa vindskibeligt Folk som Amerikanerne — jeg tænker selvfølgelig paa Nordamerikanerne — ikke har en nævneværdig international Skibsfart, netop fordi de ikke kan være med som Følge af de Forhold, jeg her har nævnt. Men ogsaa her ønsker jeg at blive belært, og jeg beder den højtærede Minister oplyse mig om, hvorledes Rederierne kan lægge den forøgede Udgift over paa Publikum.

Men i mine Overvejelser har jeg ogsaa grundet over, hvorledes det vilde stille sig, hvis den højtærede Minister med Hensyn til Overføringen af Udgiftsforøgelsen paa Publikum mod sin Villie skulde være kommet til at sige noget oppe i Landstinget, som ikke helt passer. Jeg har spurgt mig selv: Hvorledes skal saa Rederierne klare sig? Kan de saa bære en forøget Udgift til Lønninger? Og her er det saa heldigt, at man med en Blyant og et Stykke Papir forholdsvis let kan finde sig til Rette, idet der i Betænkningen fra Kommissionen af 1911 under Bilag G findes en Opgørelse over, hvilket Udbytte der er givet i samtlige danske Dampskibsselskaber, hvis Aktier noteres paa Børsen. Den begynder med 1893 og ender med 1910, og tager man det under eet, viser det sig, at der har været betalt et Gennemsnitsudbytte af  $4\frac{3}{4}$  pCt. Jeg ved, at der selvfølgelig under Sagens tidligere Behandling har været talt om Svindelperioder og om forskellige andre Forhold, som den højtærede Minister maaske senere vil berøre, men lad os nu forsøgsvis holde os til disse  $4\frac{3}{4}$  pCt., der bliver saamænd nok at løbe paa endda. Jeg vil for at naa til et Resultat opstille det Eksempel, at vi for os har en Damper, hvis Værdi er 400,000 Kr. Jeg formoder, at det vil være et ret normalt Forhold, at Aktieselskabet selv ejer Halvdelen af de Penge, der stikker i Skibet, medens det i Banker eller andetsteds har laant de andre 200,000 Kr. Den Aktiekapital, der er at forrente, er altsaa 200,000 Kr. Besætningen paa en saadan Damper antager jeg vil være 24 Mand. Naar der nu skal være Tale om en Lønningsforøgelse, som virkelig skulde kunne friste unge Mænd til at gaa ind til en Livsstilling, som de ellers efter Ministerens Mening ikke vilde gaa ind til,