

hvad disse Tal egentlig betyder, og jeg bør derfor maaske minde om — det er en Oplysning, som jeg har fra Bemærkningerne, der har været fremme her i Salen fra Indenrigsministeren under Forhandlingerne om Lovforslag om Afgift af Skibsfarten —, at vi bruger ca. $3\frac{1}{5}$ Mill. Tons Kul aarlig. Hvis man blot regner med 3 Millioner og med en Stigning af henved 150 Kr. pr. Ton, vil Prisforøgelsen altsaa udgøre ikke mindre end 450 Mill. Kr. aarlig. Nu vil jeg kunne tænke mig, at en eller anden trækker paa Smilebaandet og siger: Der overdriver Birch, i Virkeligheden faar vi ikke nu 3,2 Mill. Tons Kul aarlig. Jeg tager imidlertid kun dette Eksempel som et Billede paa, hvad Fragtforhøjelsen i Virkeligheden betyder. For øvrigt bliver Billedet ikke saa rent galt. Jeg tror ikke, at jeg tager fejl, naar jeg gaar ud fra, at Danmarks Udgift til Kul allerede i Fjor var steget til saadant noget som 250 Mill. Kr. Det Tal er i Virkeligheden saa eksorbitant, saa uhyre, at jeg ikke kan forstaa, at det ikke har vakt større Opmærksomhed, end Tilfældet er. Naar det ikke har det, bilder jeg mig ind, at det hænger noget sammen med, at Befolkningen i al Almindelighed lader sig forvirre af to Forhold, dels med Hensyn til den Forsikringspræmie, Skibsfarten maa betale for med Tryghed at kunne lade sine Skibe sejle, og dels de Tab, som Skibsfarten lider ved, at dens Skibe torpederes. Jeg tror, at Rederkredse med Hensyn til begge disse Forhold overdriver ganske betydeligt. Befolkningen har været noget for lettroende, naar den er gaaet ud fra, at disse Forhold var saa vanskelige, saa skæbnesvangre for Skibsfarten. Det er ikke for Skibsfarten, ikke for Rederne eller Aktionærerne, de er skæbnesvangre, det er for Samfundet. Jeg har forsøgt — jeg skal lade mig retlede, hvor jeg muligvis tager fejl — at opstille et Eksempel paa, hvad Kulfragterne og Assurancen for Skibene betyder. Jeg regner med en Damper paa 1,000 Registertons, som laster ca. 1,500 Tons Kul, for hvilke Fragten i Øjeblikket er 150 Kr. pr. Ton. Naar man nu fradrager den Assurancespræmie, som Rederne vil have at udbetale i dette Øjeblik — jeg nævner med Villie ikke Satsen — ikke blot af Skibets Værdi,

som jeg har sat til det 3—4-dobbelte af, hvad den antagelig var før Krigen, men tillige af selve Fragten — det er noget, Rederne ofte gør, og i dette Øjeblik bliver denne Forsikring i Virkeligheden en Forsikring af den forventede Fortjeneste —, saa vil der komme til at gaa ca. 70 Kr. fra de 150 Kr. Der bliver dog endda til de stakkels Redere 80 Kr. pr. Ton eller med andre Ord det 20-dobbelte af, hvad Fragten var før Krigen, naar Forsikringspræmierne er betalte baade af Skibet og af den forventede Fortjeneste paa Fragten. Og lad os saa se lidt paa Assurancesummen! Man beklager saa dybt de Redere, der mister et Skib. Men jeg tror ikke, man skal være saa fuld af Medynk. I Virkeligheden udgør den Assurancesum, Rederne faar udbetalt, hvis de har gjort, hvad de kan gøre, nemlig assureret Skibet til Dagens Værdi, det 6—8—10-dobbelte af den Pris, hvortil deres Skib var bogført før Krigen. Med andre Ord: hvis vi ikke faar det Lovforslag gennemført, som foreligger i Dag, kunde de have sat Pengene i Sparekassen eller i Obligationer og uden nogen som helst Risiko i al Fremtid erholdt 30—40—50 pCt. af deres Penge — altsaa ikke blot i Krigstiden, men i en overskuelig Fremtid. Jeg tror derfor ikke, at disse Redere er at ynke. Maa jeg som et Eksempel med Hensyn til Tabet ved Torpedering pege paa det samme Selskab, som et Par ærede Talere forud har nævnt, og som i disse Dage har været omtalt i Bladene, „Dampskibsselskabet af 1915“. Dette Dampskibsselskab, der altsaa er startet længe efter at Krigen var begyndt, og har købt sine Skibe til de allerede da meget opdrevene Priser, har, da dets to Skibe var blevet torpederet, faaet udbetalt næsten 3 Mill. Kr. for disse Skibe, som de selv havde betalt med mindre end 1 Million. Det var, som sagt, Skibe, der var købt til de under Krigen meget opdrevene Priser, og hvorledes er da de Redere stillede, der ejer Skibe, som de har købt før Krigen? Jeg tror, som sagt, ikke, at der her er nogen Anledning til at ynke Rederne. Det er Samfundet, man skal ynke, og ikke Rederne, naar danske Skibe torpederes.

Til disse Bemærkninger ønsker jeg endnu at knytte en Omtale af to Punkter,