

Som Forholdene ere for Liden, er der imidlertid neppe Tvivl om, at Afgiften hviler paa Skibene (Rhederne), fordi Tilstanden i Fragtfarten ikke er saadan, at det er Rhederne muligt at holde sig skadesløse paa Befragternes Befalning. — Særlig trykkende hviler Afgiften paa Seilskibene, fordi de allerede forud graderis bulke under i Konkurrencen med Dampskibene. Er der end ingen Opfordring for Staten til at hjælpe Seilskibene i denne Kamp, saa er der endnu mindre Grund til at gjøre dem den dobbelt vanskelige ved uretfærdige Paalæg. Store Seilskibe, der gaa i oversjøist Fært, og som maaske neppe een Gang om Aaret berøre en af Norderlandets Havne, mærke i samme Forhold mindre til Afgiften. Men de smaa Seilskibe fra 80 til 150 Register-Tons, som udgjøre Hovedmassen af Provindsernes Handelsflaade, som er den Art af Skibe, hvor Fjæren tillige helt eller delvis findes som Rheder, og hvori Smaafolk har sat deres Sparepenge, ofte ligesaa meget tilskyndede af en instinktmæssig Trang til at have en Haand med i vor Nations stolteste og ærefuldeste Erhverv som af Lyst til Binding, — det er disse, som fremfor alt trykkes af Afgiften. Denne Art af Skibe er i Et og Alt fornemlig bygget til Farten paa danske Provindhavne. Drægtighed, Ladeerne, Dybgaende, Seilsving — Alt er afsættet til det særlige Formaal, og de ere i Hovedsagen ubelukkende henviste til Farten paa Nordsøen og Østersøen. Om disse Skibe som Helhed gjælder det, at de kunne ikke gaa andetsteds hen og søge Bestjæftigelse. De maa atter og atter vende tilbage til Fædrelandets Havne, og hvergang de komme fra Ulandet melde sig der, om end med en nok saa ussel Fragt paa Kjølen, saa rammes de af Statens ubarmhjertige Paalæg. Værdien af slige Skibe kan som Gjennemsnit ikke ansættes over 100 Kr. pr. Register-Ton (meget gode Træ-Seilskibe have i de senere Aar været folgte endog betydelig billigere); for hver Ind- og Udflarering med Last fra og til Ulandet maa de altsaa erlægge 1 pCt. af deres Værdi i Stat.

Uf de Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn—Newcastle“ tilhørende Skibe har:

„Georg“ — 630 $\frac{1}{2}$ Reg.-Tons — i 1879 (1ste Jan.—31te Decbr.) erlagt i Skibsafgift Kr. 10,508 — paa 18 $\frac{1}{2}$ Reiser. Skibets Værdi kan ansættes til Kr. 400,000. — Skibsafgiften udgjør altsaa over 2 $\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien.

„Olga“ — 630 Reg.-Tons — har i 1879 erlagt Kr. 11,911 — paa 22 Reiser. Værdi Kr. 400,000. — Altsaa Afgiften næsten tre pCt. af Værdien.

I samme Lidsrum have Skibene betalt i Havneafgift og Bolværkspenge i Kjøbenhavn: „Georg“ Kr. 8,646, „Olga“ Kr. 10,073. — Den samlede Udgift ved at benytte Havnen (og Kjøbenhavn er en af de dyreste Havne) andrager altsaa kun $\frac{5}{6}$ af det Beløb, hvormed Skibsafgiften er opkrævet. — (Et mindre Skib — tilhørende det forenede Dampskibsselskab, nemlig „Aurora“ — 120 Reg.-Tons, altsaa ikke $\frac{1}{5}$ saa stort som de forud nævnte Skibe, har i 1879 erlagt i Skibsafgift Kr. 5,342.) —

Under Forudsætning af, at Skibsafgiften hviler paa Skibene, ikke paa Varerne, synes man fra flere Sider at opfatte det som en Ubefaling for dens Bibeholdelse, at man altsaa derved tilbørlig befatter Ulandet, idet man ogsaa rammer de udenlandske Skibe, der berøre dansk Havn. Men det er dog en daarlig Trøst, at Staten opnaar at tjene nogle Hundred Tusind Kroner fra Ulandet paa Befalning af at ruinere en stor Del af sin egen Handelsflaade. Men, ganske affet herfra, holder Beregningen aldeles ikke Stik. Thi den Klasse af udenlandske Skibe, der kommer til danske Havne, besørger som Helhed, i de store Træk, en ganske anden Art af