

og lignende Raastoffer. Jeg maa nu erkjende, at den omtalte Betragtning taber Noget i Vægt, naar Forholdet er dette, at man ikke ved at opgive Fordringen om Skibsafgiftens Ophævelse kommer en Smule nærmere til Gjennemførelsen af de andre Afgifters Ophævelse, og at jeg allerede af den Grund er noget mere steint for at se dette Lovforslag gennemført. Men dertil kommer endnu nogle andre Omstændigheder. Jeg har alt tidligere fremhævet, at omtrent $\frac{1}{3}$ af Skibsafgiften i Virkeligheden er en Told paa Kul, idet omtrent $\frac{1}{2}$ af dens Beløb udredes af Kulindførselen og efter Alt, hvad det foreligger, vistnok maa betragtes som en Forhøjelse af Kul-tolden med 33 pSt. Naar man nu altsaa betragter Tolden paa Kul netop som en af de Afgifter, det er ønskeligt at faae affaestet, kan man selvfølgelig ogsaa kun nære Ønske om, at ialtfald denne Del af Skibsafgiften maa falde bort. Derimod har jeg tidligere været noget tilbøielig til at mene, at for den øvrige Del af Skibsafgiftens Bedkommende stod man nærmest lige overfor en Afgift, der hvilede, ikke paa Værerne, Forbrugerne, men paa Skibsarten, Skibshederierne og de Handlende, og det var for mig noget tvivlsomt, om der da var særlig Grund til at røre ved denne Del af Afgiften fremfor ved de før nævnte Toldafgifter. So mere jeg imidlertid har haft Leilighed til at beskæftige mig med denne Sag og de derhen hørende Forhold, desmere er jeg kommen til den Erkjendelse, at vor Skibsart virkelig i det Hele arbejder under temmelig trykkende Byrder, og at der nok kunde være Grund til at bidrage til at lette disse. Jeg har allerede under tidligere Forhandlinger, navnlig ved Finanslovens 1ste Behandling iaar, nævnt forskjellige af de Byrder, som saaledes hvile paa vor Skibsart. Jeg har erindret om, at der paa Indførselen af Skibe hviler en Told af 3 pSt, der vel omtrent svarer til den Afgift, der erlægges af Materialier ved Bygning af Skibe her i Landet, og det vil altsaa sige, at den Kapital, som anbringes i et Skib, bliver forøget med omtrent 3 pSt. For et Skib af noget over 300,000 Kroners Værdi vil det sige, at et Beløb af 10,000 Kr. skal yderligere staaes forrentet. Dernæst nævne jeg de betydelig Konsulatsgebyrer, der efterhaanden paa Grund af Forholdenes Udvikling have faaet et større Omfang, end det fra Lovgivningsmagtens Side har været tilfaldet, idet den Begrænsning, der er bleven indført med Hensyn til Opkrævning af Konsulatsafgifter paa den samme Havn, ikke nu kommer Skibene fuldt tilgode efter den Maade, hvorpaa de hyppig gaa i Fragtfart, ikke mellem to bestemte Havne, men mellem en Flerhed af Havne. Jeg anførte som Exempel, at det var forekommet,

at et Skib af den Værdi, jeg før nævnte, kunde komme til at svare i Konsulatsafgifter 12—1,500 Kr. Lægger man det til Forrentningen af det nys nævnte Beløb, vil man se, at det allerede er en Afgift af omtrent $\frac{1}{2}$ pSt. af Skibets Værdi. Til Jævnføring skal jeg minde om, at Hartkornskatten til Staten anslaaes til omtrent en $\frac{1}{8}$ pSt. af Hartkornets Værdi. Dertil komme saa Havneafgifterne, der vel nærmest kunne sammenlignes med de kommunale Afgifter af Hartkornet. Jeg tror saaledes, at man maa sige, at selv om Skibsafgiften falder bort, paahviler der Skibsarten Byrder, der omtrent svare til den Skattebyrde, der paahviler andre Næringer. Men dertil kommer, at der jo for nylig, hvad jeg tidligere har haft Leilighed til at fremhæve, er truffet en Foranstaltning fra Regeringens Side, hvorved Byrderne ere blevene forøgede, nemlig den tidligere omtalte ny Skibsmaalning, som for de Skibe, der falde ind derunder, har forhøjet Beløbet af Netto-ton og dermed ogsaa Afgiften med omtrent 10 pSt. Jeg tror, at dette yderligere trykker paa Skibsartens Udvikling, medens det dog maa være af stor Interesse for Landet, om vor Skibsart kunde faae et Opsving og udvikle sig saaledes, at den mere og mere fortrængte de fremmede Skibe, altsaa mere og mere besørge Landets egen Om-sætning. Dette sker ganske vist i højeste Grad, men det vilde dog være af Betydning, om Skibsarten i det Hele blev stillet under gunstigere Vilkaar, end den i Dieblisset er. Der er maaske dem, som mene, at Skibsarten dog i det Hele taget er et ret godt Erhverv, idet man har for Die de ret store Aktievidunder, som udbetales af forskjellige Dampskibsselskaber. Jeg er imidlertid ved at hysle med Spørgsmaalet om de forskjellige Aktieselskabers Udbytte bleven opmærksom paa, at Forholdene ingenlunde ere saa særdeles gunstige for Dampskibene. Man maa herved erindre, at man ikke kan se paa de Dampskibsselskaber, som paa Grund af Forholdene have erhvervet sig et faktisk Monopol paa visse Linier eller Besørgelse af en vis Trafik, f. Ex. det forenede Dampskibsselskab, der jo har faktisk Monopol paa Dampskibsarten her i Landet og paa enkelte indbringende Passagerlinier til Udlandet, f. Ex. til Kristiania. Man kan heller ikke se paa en Del andre Selskaber, der have en mere lokal Karakter, ere i Hænderne paa forskjellige Konsortier af Exportører, som derved faktisk give disse Selskaber et Monopol, idet deres væsentlige Opgave netop er at exportere fra den paagældende Egn. Men lader man saadan Selskaber ude af Betragtning, vil man se, at den Fortjeneste, vore Dampskibsselskaber have haft, ingenlunde er saa særdeles stor. Exempelvis skal jeg nævne, at Dampskibsselskabet „Freia“ i den Tid, det har bestaaet,