

faa meget større Bægt herpaa, som vor Skibsfart ganske sikkert er en af de Industrier, som ligger allernaturligst for et Land som Danmark, og som der derfor er al Grund til at søge fremmet paa enhver mulig Maade og ialtfald at befri for Byrden af Afgifter, som gjøre det vanskeligt for den at optage den sterke Konkurrence med Udlandets Skibe, og jeg tror, at denne Konkurrence netop i den seneste Tid er bleven noget vanskeliggjort ved et Skridt fra den danske Regjerings Side, navnlig ved Indførelse af den forandrede Skibsmaaling, som er bleven indført den 1ste Oktober 1878 ved Bekjendtgørelse af 29de August s. A.

Denne forandrede Skibsmaaling, som gaar ud paa at indføre den saakaldte Donauregel ved Udmaaling af Dampskibe, istedetfor den hidtil fulgte britiske Regel, paafører de Skibe, der nu maales efter denne nye Bekjendtgørelse, et større Tonsbeløb, og Følgen deraf bliver, at de paa de fleste Steder, hvor de komme hen, faae en tilsvarende Forøgelse i deres Afgifter, der jo som oftest netop beregnes efter Beløbet af Tons. Jeg veed meget vel, at der til Forvar for denne Foranstaltning kan anføres og er anført, at den Regel, som nu er gjort gjældende, i og for sig er rigtigere end den, der tidligere gjaldt, og at man andre Steder i andre Lande har trængt paa, at Danmark skulde gjøre en Forandring i saa Henseende, samt endelig, at Denynnet til Forholdet mellem Seilskibe og Dampskibe har været medvirkende til at berøve Dampskibene Noget af den Fordel, der hidtil var dem tilfået ved Skibsmaalingen. Svormeget jeg nu end kan være enig heri, at man bør gjøre, hvad man kan, for at lette Seilskibene den vanskelige Konkurrence med Dampskibene, kan jeg dog, paa ingen Maade finde det heldigt, at man gjør dette derved, at man samtidig gjør det vanskeligere for vore Dampskibe at konkurrere med Udlandets, thi derom er der neppe nogen Tvivl, at i Retning af Dampflaade maa Udviklingen gaa, dersom Danmark skal have sin hidtidige Plads i Søarten og udvikle den yderligere, og at dette maa selvfølgelig ske ved en kraftig Udvikling af Dampflaaden. Man har særlig paaberaabt sig, at det var ved Beregning af Kultolden at Seilskibene vare særdeles ufordelagtigt stillede overfor Dampskibene; men det forekommer mig, at den letteste Maade at løse dette Problem paa, havde været at fremkomme med Forslag om at ophæve Kultolden, da man dog fra alle Sider er enig om, at det er

en stor Urimelighed for et Land som Danmark at lægge Told paa en saa uundværlig Gjenstand som Stenkul. Hvis man imidlertid ikke vilde dette, maatte man vistnok have kunnet finde andre Midler, til at udjevne Forskjellen, uden at gaa til at paalægge vore Dampskibe, som ere byggede og maalte efter 1ste Oktober 1878, at bære større Tonsbeløb og derved eventuelt større Afgifter, hvor de komme frem. Jeg tror, at det i saa Henseende vil være tilstrækkeligt at nævne to Exempler. Det ene er dette, at et herværende Dampskibsselskab har, saavidt jeg veed i Hensborg, ladet bygge to Skibe, der ere ganske ens. Det ene er bygget og modtaget her før 1ste Oktober 1878, det andet efter den Tid, og Følgen er blevet den, at det sidste nu har et omtrent 10 pSt. større Tonsbeløb end det første og som Følge deraf maa svare en tilsvarende større Afgift, hvor det kommer frem. Dette er af saa meget større Betydning, som den forøgede Afgift i de fleste Tilfælde slet ikke kommer den danske Statskasse til gode, da det er Skibe, som kun undtagelsesvis komme i danske Havne, men væsentlig gaa i Fragtfart mellem fremmede Havne. Det andet Exempel, jeg vilde nævne, er, hvad der vistnok vil være de fleste bekendt, at Dampskibsselskabet „Thingvalla“ i Dieblitter lader bygge to Skibe, der ere ganske ens, det ene bygges hos Burmeister & Wain og det andet i Malmø. Dersom det sidste kunde faae under svensk Flag, vilde det faae omtrent 250 Tons mindre, end det, der bygges her hos Burmeister & Wain, og det vil altsaa sige, at, dersom det ikke var det samme Selskab, der lod disse Skibe bygge, men et konkurrerende Firma i Malmø, der lod det ene bygge, vilde dette blive saameget gunstigere stillet i Sammenligning med det danske. Jeg veed meget vel, at det kan siges, at de fleste Lande nu have antaget den Regel, vi have antaget, eller endog en strengere, og at der derfor fra Udlandets Side trænges paa, at vi skulle følge med. Men det forekommer mig, at vi vilde have havt en temmelig uangribelig Stilling, saa længe vi følge den Regel, som England følger, og ere villige til at gjøre Forandring, saasnart England gjør det. Jeg tror, at det kan gjøres gjældende, at saalænge de to Lande, der følge den af os opgivne Regel, nemlig England og Sverig — og det er de to Lande, som særligt ere vore Konkurrenter paa dette Omraade, thi af hele Omsætningen i udenlandsk Fart, som besørges af fremmede Dampskibe, besørges omtrent $\frac{4}{5}$ af engelske og svenske Skibe — vedbleve her