

opgive denne Grund, fordi Skibsafgiften jo ogsaa kun aldeles delvis erlægges her i Landet, medens en anden Del af den svares i andre Lande i et aldeles tilsvarende Forhold, som Næringen udvæses andetsteds.

Flertallet har derfor under sin Overveielse af Forholdet ikke kunnet finde nogen anden Grund til den stærke Opinion, der har reist sig mod Skibsafgiften end den, som allerede i Begyndelsen af denne Udvikling er antydet, nemlig: en vel ledet Agitation, der har havt Formaal for sig, som fra et vist Standpunkt kunne være meget berettigede, men blandt hvilke Hensynet til den danske Skibsfart i sin Helhed eller til den danske Industri neppe har været det Overveiende, saa lidt som Blikket særlig kan have været rettet paa den store Befolknings Interesser, der sikkerlig vilde kræve ganske andre Afgifters Ophævelse.

At man desuagtet har kunnet reise en saa kraftig Opinion mod Skibsafgiften, synes overhovedet saa meget mærkeligere, som Agitationen fuldstændig har manglet et ved saadanne Leiligheder meget virksomt Hjælpe middel: „en Henviisning til Udlandets Exempel“. Der er nemlig — saavidt Flertallet har kunnet bringe i Erfaring — ikke et eneste civiliseret Land, hvor man ikke under en eller anden Form har en Skibsafgift til Staten; tværtimod foreligger der ikke saa Vidnesbyrd om, at man andetsteds ikke saa ganske sjældent (og tilmed i den allernyeste Tid) forhøjer Afgiften.

Det vilde sikkert have været særdeles oplysende og for Mange maaste endog afgjørende, om man her kunde have givet en authentisk Overfigt over Skibsafgiften i de forskjellige Stater; men Flertallet maa beklage, at det ikke ser sig istand dertil, thi uaftet det har søgt at erhverve de hertil fornødne Oplysninger, er det Materiale, der har staaet til dets Raadighed, dog saa mangelfuldt, at der ikke derpaa kan bygges holdbare Sammenligninger. Saadanne ere overhovedet — selv om Materialet havde været langt righoldigere — næsten umulige, fordi Skibsafgiften i hvert Land optræder under forskjellige Former; snart svares den kun af bestuede Skibe, snart af alle Skibe, snart ere ballastede Skibe fritagne, snart svare de en mindre Afgift, snart er Afgiftens Høide pr. Ton forskjellig efter Skibenes Størrelse, snart forskjellig for Seil- og Dampskibe, og snart ere i et og samme Land Afgiften forskjellig for de forskjellige Havne. At disse indre Forskelligheder ville gjøre en Sammenligning mellem vor og andre Landes Skibsafgift temmelig ufrugtbar, er indlysende; men man skal dog — for ikke at blive staaende ved Naastande — tillade sig at fremdrage nogle med Lald belagte Oplysninger om Forholdet.

Som en saadan Oplysning vil følgende Udtalelse af Finanzministeren ved Told- og Skibsafgiftsagens 1ste Behandling i Landstinget sikkert have sin Interesse (se Tidenden Sp. 237).

„ — — — — Forholdet er nemlig det, at medens her kun kræves Skibsafgift af Bestuvningen eller rettere af, hvad der udloses her paa Pladsen, saa kræves den i Sverig saavel af Bestuvningen som af det ballastede Skib, det vil sige, der kræves 44 Dre pr. Ton af Skib med Ladning og 29 Dre pr. Ton af Skib i Ballast. Naar altsaa et Skib gaar ind med Last og ud med Last, betaler det i svenske Havne 88 Dre, medens det her betaler 100 Dre, altsaa i Virkeligheden 12 Dre mindre, end det betaler her. Gaar det derimod ind med Ladning og ud med Ballast, betaler det i Sverig 73 Dre og her som bekendt kun 50 Dre pr. Ton, altsaa i Virkeligheden 23 Dre mere i Sverig, og hvis det gaar ind og ud med Ballast, betaler det slet Intet her, medens det derimod i Sverig maa betale 58 Dre. Jeg tror altsaa ikke, at det paa nogen Maade kan siges, at Sverig med Hensyn til Skibsafgiften stiller sig gunstigere end vi. I Norge er Forholdet endnu ugunstigere, idet man i Norge kræver i Almindelighed — thi der er en hel Del Undtagelser i Norge — 80 Dre pr. Ton, altsaa 30 Dre mere end her. — — — —“

Her foreligger saaledes fra authentisk Side en tydelig Rebegjærelse af Forholdet mellem vor og vore Broderlandes Skibsafgift, et Forhold, der er af den Natur, at der visselig ikke herfra kan hentes Grunde til en Rebsættelse end sige en Ophævelse af vor Skibsafgift.

I Lybsskand

er Skibsafgiften, som svares til Staten, forskjellig i de forskjellige Havne; nævnes her dog nogle Havne, der ligge os nærmest. I Stettin og Königsberg er Afgiften — saavel for ud- som for indgaende Skibe — 10 Pf. pr. Cub.-Met. for Fartøier med Ladning og det Halve for ballastede Skibe. Hertil kommer det sidste Sted tillige Løbspenge uden Hensyn til, om Løds benyttes. I Lübeck er Afgiften 12 Pf. pr. Cub.-Met. for ladede og 6 Pf. for ballastede Skibe, hvilket, naar 3 Cub.-Met. regnes lig 1 Register-ton, bliver omtrent 30 Dre pr. Ton for ladede og 15 Dre pr. Ton for ballastede Skibe. Henses nu til, at Dampskibe anses for ladede, naar de have $\frac{1}{10}$ af deres Drægtighed bestuvet, og Seilskibe $\frac{1}{4}$, vil det ses, at Skibsafgiften i de nævnte Havne er højere end her, hvor ballastede Fartøier ere fri; thi fordelte vi Afgiften paa alle Skibe, vilde en Afgift af 20 Dre pr. Ton give den samme aarlige Indtægt som nu 50 Dre pr. Ton bestuvet Drægtighed.

I England

haves blandt mange varierende lokale Afgifter 2 staaende Arter af Skibsafgift, som afkræves i alle Havne, nemlig: