

en eller anden Afgift at vælte de Byrder over paa Ublændinge, som ifølge Sagens Natur Statens Underfaatter selv maa bære, at Resultatet bliver, ikke blot at Ublændinge ikke komme til at betale det, som man mener, at de betale, men at Statens Borgere maa bære saa meget tungere Byrder. Det er for det Første aldeles ikke, ialtsald ingenlunde gennemgaaende, den samme ensartede Fart, hvori danske og fremmede Skibe gaa. Man kan derfor ikke uden videre gaa ud fra, at hvad der gjælder i den ene Slags Fart, maa nødvendigvis ogsaa gjælde for den anden. Men der findes desuden statistiske Kjendtgjæringer, som bestemt pege hen paa, at Forholdet i Reglen er det, at medens de danske Skibe, jeg mener de danske Seilskibe, gennemgaaende selv maa bære Afgiften, ere de udenlandske Skibe for en stor Del i Stand til at vælte Byrden over paa Befragteren. Det er klart, at der kan tænkes et eller andet Tilfælde, hvor en udenlandsk Skipper, der ikke nøie veed Besked med Afgifterne i de danske Havne, kan lade sig forlocke til at modtage en Fragt, som han ikke vilde være gaaet ind paa, hvis han havde været paa det Rene med Forholdene. Hvis det altsaa virkelig kan være en Tilfredsstillelse for Statskassen, at en saadan Feiltagelse finder Sted, saa vil den forsaavidt opnaa den, som dette Tilfælde af og til kan indtræffe. Men ganske vist vil Skipperen ikke lade sig fange to Gange, og næste Gang der bliver Tale om Balget mellem en dansk Haavn og en udenlandsk Haavn, hvor en lignende Afgift ikke findes, vil han kun gaa til den danske Haavn, dersom der bydes ham en saameget højere Fragt, at han forholdsvis holdes stadesløs. Af udenlandske Skibes Fart paa danske Havne har især den tydske, svenske, norske og engelske Betydning. Naar jeg tager Aaret 1877, som er det sidste, for hvilket Materiale har været mig ved Haanden, finder jeg, at den udenrigske Skibsfaris samlede Bestuvning var 1,560,000 Register Tons; Danmark besørgede noget nær Halvdelen af Omsetningen, Udlandet lidt over Halvdelen;  $\frac{3}{5}$  af de benyttede Skibe vare Seilskibe,  $\frac{2}{5}$  Dampskibe; men tager man de enkelte Nationer, saa viser der sig meget betydelige Afvigelser. Medens f. Ex. danske Skibe besørgede 397,000 Tons ved Seilskibe og 376,000 Tons ved Dampskibe, besørgede England 58,000 ved Seilskibe, 140,000 ved Dampskibe, hvilket altsaa viser, i hvor høj Grad England netop har Overvægten i Benyttelsen af Dampskibe, der med Hensyn til Skibsafgiften ere heldigt stillede. Noget Lignende viser sig, naar vi gaa til Norge, Sverrig og Lybskland. For deres Vedkommende have vel Seilskibene betydelig Overvægt; men der er en stor Forskiel paa den Art af Seilskibe, de benytte. For Exempel i Farten paa England, som for danske Seilskibe udgjorde  $\frac{4}{7}$  af den sam-

lede bestuvede Drægtighed, var disses Gjennemsnitsstørrelse 115 Reg. Tons, for norske derimod 174, for svenske 214, og for engelske 255. Altsaa de udenlandske Skibe i samme Fart have en meget betydeligere Størrelse, hvilket netop antyder, at de have en betydelig større Frihed i Balget af de Havne, hvortil de ville gaa, og at de kun mere leilighedsvis, naar en gunstig Fragt tilbyder sig, gaa til danske Havne. Endnu skal jeg fremhæve, at i den sjerne Fart, Farten paa Portugal, Spanien, Middelhavet og den oversjøiske Fart, have de udenlandske Skibe en meget betydelig Overvægt over de danske. De besørge en mere end 4 Gange saa stor Omsetning som de danske i denne Fart, hvor Fragten er saameget højere, og hvor Afgiften derfor i og for sig har en saameget ringere Betydning.

Resultatet bliver altsaa dette, at fra hvilken Side man end betragter denne Afgift, maa den anses for høist uheldig. Det Samme gjælder om forskellige Toldsafter, som tynde dels paa selve de Skibe, der indføres her i Landet, dels paa Artikler, der bruges til Skibe, saasom Antere, Forhudningsplader, Løvværk, Seildug osv., hvorved vor Skibsfart forsaavidt er uheldig stillet i Konkurrencen med udenlandske Skibe. Den samlede Indtægt af disse Afgifter — Skibsafgiften og de Toldsafter, der hvile paa Skibe — er 800 à 850,000 Kr., og Ophævelsen af dem maa anses for paatrængende nødvendig.

Jeg skal dernæst gaa over til at omtale forskellige andre Toldsafter, hvorom jeg skal fatte mig i stor Korthed. Der er navnlig 4 Klasser af Toldsafter, som virke med et betydeligt Tryk paa Industrien og hvis Ophævelse maa anses for at være af stor Betydning for Industriens Opblomstring, nemlig Tolden paa Kul, Jern og andre Naametaller, paa Lømmer og Træ, og endelig paa forskellige mindre væsentlige Naametaller og Hjelpestoffer som f. Ex. Bentul, Farvestoffer, Veg, Tjære, Harpiz, Salpeter o. Lign. Samtlige disse Artikler indbringe ialt noget over 2 Mill. Kr., og Ophævelsen af Tolden derpaa maa anses for i høj Grad tiltraadelig. Naar jeg dernæst vil gaa over til de egentlige Forbrugsartikler, vil jeg navnlig henlede Opmærksomheden paa 3 Artikler, nemlig Salt, Mis og Ost. Tolden paa dem hviler paa alle Samsundsclasser, men fortrinsvis paa den mindre bemidlede Del af Samsundet. Indtægten deraf udgjør omtrent 850,000 Kr. Ophævelsen af denne Afgift vil utvivlsomt blive en væsentlig Lettelse for mange Ulemblede. Det er væsentlig disse Positioner, som jeg i Diebliffet vilde anfæ det for nødvendigt at foretage Forandringer i, og naar jeg regner Indtægten af dem sammen med Skibsafgiften, vil det give en samlet Mindreindtægt for Statskassen af omtrent 3,800,000 Kr.