

maal, saa vil man se, at vi dengang betalte 24 $\frac{1}{2}$ pr. Ton her i Danmark, samt at man i Norge betalte 24 $\frac{1}{2}$ og i Sverrig 23 $\frac{1}{2}$ pr. Ton. Der- ester kom Frankrig med imellem 17 og 24 $\frac{1}{2}$ pr. Ton — der er altsaa et Land, som staar høiere end vi — og saa kom Holland og England med henholdsvis mellem 5 og 12 og 7 og 16 $\frac{1}{2}$, endelig Rusland med kun 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ pr. Ton, og i Lydsland betales, saavidt jeg mindes, 11 $\frac{1}{2}$ pr. Ton. Danmark og Norge stode altsaa ubestridelig høiest, men naar man ser lidt nærmere paa For- holdet, vil vistnok Enhver, der er lidt fortrolig med, hvad der foregaar i andre Landes Havne, være nødsaget til at erkjende, at der kommer mangfoldige Afgifter til, som paavirke Spørgs- maalet, og som gjøre, at vi faktisk ikke have saa høi en Afgift af Skibene her, som der haves i enkelte andre, særlig i skotske Havne. Misforhol- det er altsaa ingenlunde saa stort, som det lader til; men en Kjendsgjerning er det dog, at det rundtomkring i Verden anses som noget Givet, at Danmark er et meget høit beskattet Land i denne Henseende. — Altsaa dette er det første Argument. Spørges nu om, hvad Betydning dette har, saa kommer det næste Argument, jeg har noteret mig, og dette gaar ud paa, at denne Skat over et Tryk paa Skibsfarten og lammer dens Udvikling. Det var i Overbevisningen herom, at man for en Del Aar siden afflaffede Afgiften paa den indenrigske Fart. Dette gjorde man dengang særlig af Hensyn til de sørgelige Ud- sigter for vore Smaafartøier, særlig for Sagterne, idet man derved haabede at forlænge deres Liv. Ved en statistisk Opgjørelse af deres Virksomhed i de sidst forløbne 10 Aar havde det vist sig, at de vare aftagne saaledes i Antal og den sam- lede Drægtighed, at man ikke kunde sætte deres Levetid til længere end 50 Aar. Sammenlignede man tillige det Antal Individier af Danmarks Befolkning, som tjente deres Brød paa Søen, med andre Landes Befolkning i 1870, viste der sig ligeledes en Tilbagegang. Kort sagt, gennem- sige Beregninger sporede man en Svækkelse af Skibsfarten, og man mente at kunne høre paa den ved at afflaffe Afgiften paa den indenrigske Fart. Man har dog ikke derved hødet lynderligt paa de uheldige Forhold for Smaafartøierne i den indenrigske Fart. De Seilsartøier, der gaa i denne Fart, ere isølge Dampskibsfartens naturlige Udvikling næsten døds- dømt. Der vil vel neppe gaa mange Sneise Aar hen, førend kun ganske enkelte Sagter ville blive anvendte f. Ex. i Fiskeriformaal eller til Fragtfart paa affides Kyststrækninger, saa at man vistnok med Bestemthed kan sige, at Seil-

skibenes Tid for de mindre Fjærvandes Ved- kommende for en stor Del er forbi. Kjøndt der vil kunne hengaa nogle Mennefsalder, hvori de endnu ville blive anvendte paa Farter som paa England og Norge, hvor det gjælder om billige og lave Fragter, til Trælaskfart og Siggende. Man vil hertil maaske sige, at man ikke kan forstaa, at jeg, der betragter det næsten som ørkesløst, at man afflaffede Skibsafgiften for den indenrigske Fart, ønsker at afflaffe den for den udenrigske, med- mindre det skulde være, fordi den betynger Frag- ten, og vi komme herved ind paa det Spørgsmaal, som blev opløst af det ærede 5te Medlem for 2den Kreds (Schlegel), og som han ikke havde kunnet faae fyldestgjørende Oplysninger om ved at henvende sig til England, hvor man havde svaret paa hans første Forespørgsel, at Afgiften aldeles ikke paavirkede Fragterne, medens man paa hans næste Forespørgsel slet Intet havde svaret. Det var om trent saaledes, tror jeg, at det ærede Medlem udaltte sig? (Schlegel: Ja!) Der er imidlertid en Ting, som Enhver, der be- stæftiger sig med Handelsforhold veed, og som jeg er bleven oplyst om, at Fragterne til Kjøben- havn faktisk ofte ere dyrere end til andre Østersø- havne, og som af det ærede 2det kongevalgte Med- lem (Ussing) ansørt, dyrere end til Malmø. Dette ligger imidlertid ikke — jeg taler atter her ikke i min egen Favør — saameget i Afgiften som i tilfældige, rent lokale Forhold. For Kjøben- havns Bedkommende, sammenlignet med Østersø- havnene, ligger det særlig i, at der er langt mindre Chance for Returragt fra Kjøbenhavn end fra de østlige Østersøhavne. For Malmøs Bedkommende ser jeg mig ikke istand til at oplyse Grunden; men jeg tror, at den maaske kunde ligge i, at man her i Kjøbenhavn lider af en Art Terrorisme ved Kulsfyldningen. Kulsfyldnings- kompagniet er en Stat i Staten, der sætter sine Lagter op til en urimelig Høide; man lider Be- svær ved at faae fylbt Kul, har Tidspild og Penge- spild. Det har man ikke i Malmø, og selv slige Ubetydeligheder kunne stundom paavirke Fragterne. Jeg vil ikke sige, at dette har medført den For- skjel i Fragtprisene, som det ærede kongevalgte Medlem berørte, men jeg antyder dette som en af de mange Muligheder, der kunne komme i Betragt- ning ved Vurderingen af disse Forhold. Nei! selve Fragtspørgsmaalet tror jeg ikke paavirkes af Skibsafgiften, ligesom jeg heller ikke tror, at det er Skibene, der rammes af den. Min Opfattelse er, at Skatten gaar ud over Varerne, tynger som en Told og har den svage Side, at den virker som Udsøfjelsstold i et Land, hvor efter Principet al Udsøfjelsstold er afflaffet. Dernæst tynger Af-