

aldeles i Strid med dem, man ellers pleier at gaa frem efter i Lødslovgivningen, idet en eneste Mursten vil komme til at erlægge lige saa meget eller mere i Løds end den dyreste Silkejole. Jeg tror derfor, at der ikke let kan være Tvivl om, at denne saakaldte Skibsafgift aldeles burde stryges, saafremt Antagelsen om, at den hviler paa Varerne, er rigtig. Fordi man imidlertid hæver Skibsafgiften, er der jo slet ingen Nødvendighed for, at man giver Afkald paa denne Indtægt. Man kan jo meget godt, naar man ikke rammer det Sted, der var tilsiget, træffe en Foranstaltning, hvorefter man i Virkeligheden træffer det Objekt, man har for Øie, og det vilde man upaatvivlelig, hvis man forandrede Skibsafgiften til en Fyrsgift, der faldt paa alle Skibe, belastede og ubelastede. Man vilde derigjennem faae den samme Afgift fordelt paa saamange Løds, at man vilde kunne gaa meget langt ned, f. Ex. til 15—20 Ore pr. Ton, hvilket vilde være en fuldstændig moderat Afgift, en Afgift, som ikke kunde kaldes generende i nogen høi Grad, og som vilde falde bestemt paa det Sted, man ønskede. Nu kunde man jo med nogen Grund spørge, hvorfor jeg absolut vil beholde den „trykkende Afgift“ paa Skibsfarten, uagtet jeg nærer den varmeste Interesse for vor Skibsfart, og jeg skal da svare, at jeg ønsker det af to Grunde. Den væsentligste er den, at vor Skibsfart efter min Mening staar meget langt tilbage. Den staar efter min Formening langt fra i et rigtigt Forhold til vort Indbyggerantal, til vort Lands Produktionssevne, til dets Kapitalformue og allermindst til vort Lands heldige Beliggenhed, omflynget som det er af Have og gennemskaaet af Bælt, Fjorde og Bugter. Jeg tror, at denne Beliggenhed, hvorved vore Vandveie danne den eneste Passage mellem de to Have, Nordøen og Østersøen, der ere livlig besædede af Skibsfarten, burde give os al Anledning til helt anderledes at deltage i den almindelige Verdensskibsfart, end vi gjøre. Man vil vide, at det langtfra er Tilfældet, at vi i saa Henseende staa i lige Forhold til mange andre Lande. Jeg vil ikke tale om England, der antages at have de $\frac{1}{5}$ af hele Verdensskibsfarten i sin Haand, ikke at tale om, at dette Land alene mister Skibe aarlig, blot ved Totalforlis, hvis Drægtighed langt overgaar hele vor Handelsflaades. Det har saaledes i 1880 mistet Skibe med en Drægtighed af indtil 300,000 Løds, medens hele vor Handelsflaades Drægtighed med et rundt Tal kun beløber sig til 250,000 Løds, og for ret at illustrere vor Skibsfarts Lidenskab, skal jeg blot fremføre et lille Exempel, idet jeg vil fremdrage 2 private Dampskibsselskaber, et engelsk og et fransk. Det ene Peninsular and Oriental Steam Navigation Co., Eier alene Skibe med en Drægtighed af c. 138,000 Løds, og det franske Compagnie Generale Atlantique Eier Skibe med en Drægtig-

hed af c. 124,000 Løds. Alene disse to private Selskabers Skibes Drægtighed, tilfammen 262,000 Løds, er altsaa betydelig mere end vor hele Handelsflaades, og sammenligner jeg disse Tal med vort største Dampskibsselskabs, „Det forenede Dampskibsselskabs“ Skibe, kan man selv fra det mindste af disse Selskaber, nemlig det franske, tage det forreste Etal bort, og der vil endda blive mere end hele Drægtigheden af det forenede Dampskibsselskabs Skibe, der nu er c. 22,500 Løds. Men det er jo større Lande, her er Tale om; lad mig da hellere holde mig til et Land, der i mange Henseender ligger os nærmere, vort Nabo- og Frændeland Norge. I Sammenligning med dette Land kan det jo ikke siges, at vi er i Disfavør med Hensyn til Indbyggerantal, Kapitalformue eller Beliggenhed, og Norge har dog en Handelsflaade paa c. 1,500,000 Løds: vor er knap $\frac{1}{5}$ af den norske Handelsflaade! Dette er Betragtninger, som for mig hverken ere fra igaar eller fra idag, og det har givet mig Anledning til i længere Tid at fæle med Skibsfarten. Det laa da nær for mig, strax da jeg hørte de sterke Klager, som fra mange Sider fremkom imod denne Afgift, at tro, at vor Skibsfarts ringe Udbylting maaste havde sin Grund i denne trykkende Byrde, der er lagt paa den. Jeg kom imidlertid lidt efter lidt i Tvivl om, hvorvidt det forholdt sig rigtigt dermed, og jeg maa sige, at det, der først fremkaldte min Tvivl var, at Angriberne af Skibsafgiften næsten vilde bevise for meget. Det gaar jo ofte saa, at den, der vil bevise for Meget, slet Intet beviser. Det første Argument, der navnlig i den første Tid fremsættes, var det, at Skibsafgiften var en for Danmark næsten eneste staaende Afgift, ialtsald en Afgift, som her skulde indtage næsten urimelige Dimensioner. Som vi hørte igaar af et høitaret maritimt Medlem (Garstensen), er dette jo langt fra Tilfældet, nemlig for de to Landes Vedkommende hvis Skibsfart jeg har tilladt mig at sammenligne med vor, idet Norge jo har omtrent ganske den samme Skibsafgift som vi, og den erde Valer udtalte tilmed, at særlig for visse skotte Havnes Vedkommende vare Skibsafgifterne i en ganske ualmindelig Grad høje. Denne Grund falder altsaa bort. Det kan ikke være af denne Grund, at vor Skibsfart er saa lille. Ser jeg saa hen til den anden Grund, der er kommen frem, nemlig fra Varernes Side, kunde man synes, at denne Grund vilde have de sterke Klager, der fremkomme over, at det er en saa trykkende Afgift paa Skibsfarten. Desuagtet befinder denne Afgift sig i en stadig Krydsild mellem Skibenes Klager og Varernes Klager. Det er jo dog ganske forunderligt, at man kan bruge Skibsfarten som Prætext for, at denne Afgift skal opheves, naar man i det samme Dieblif siger, at den hviler paa Varerne, og det er ikke sjældent,