

fenterer ca. $\frac{1}{2}$ pCt. af Skibets Aktiekapital; det er $\frac{1}{2}$ pCt. af Skibets Værdi, naar man vil regne, at Skibet, skjøndt det nu er 5 eller 6 Aar gammelt, endnu har den Værdi, det er kjøbt for, men se vi hen til, at Skibet i de Aar, det har faret, har aarlig udbetalt Aktionærerne 2 pCt., tør man vel ikke sige, at Aktiekapitalen repræsenterer Skibets Værdi. Altsaa, af hvad dette Skib har kunnet seile op, have Eierne, de, der have stukket deres Penge i Foretagendet og skulle have dem forrentede, faaet 2 pCt., og $\frac{1}{2}$ pCt., altsaa $\frac{1}{5}$ er gaaet til de fremmede Konsuler i de Havne, Skibet har besøgt. Det er aabenbart, at det er en altsfor tyngende Byrde paa Handel, Omsætning og Skibs fart. Et andet Skib „Norden“ paa ca. 778 Tons har været endnu uheldigere til at betale Konsulatafgifter; det har i 1886 betalt 1959 Kr. eller 2 Kr. 50 Ore pr. Ton og selve Dampskibsfelskabet Nordens 4 Skibe betalte 8881 Kr. eller 2 Kr. 30 Ore pr. Ton. Et lille Skib som „Foreningen“ paa kun 297 Tons, der eies af et Aktiefelskab, betalte sidste Aar 707 Kr., o: 2 Kr. 38 Ore pr. Tons. Det er altsaa gennemsnitlig 2 Kr. 40 — 2 Kr. 50 Ore pr. Ton eller $\frac{1}{2}$ pCt. af Skibets Værdi, naar man da regner, at Dampskibe nu har den Værdi, som de stode i fra Begyndelsen, eller Skibets Aktiekapital. Og vi kjende jo godt at der er adskillige Dampskibsfelskaber, der dels i flere Aar intet Udbytte have givet, og dels have nedstrevet deres Aktiekapital med 50 pCt. „Charlow“, som tilhører det forenede Dampskibsfelskab, men som i 1886 kun 4 Gange kom i Havne, hvor det var fritaget for at erlægge Afgift, — det var altsaa undergivet i væsentlig Grad de samme Forhold som andre Fragtskibe, der ikke tilhøre enkelte store Selskaber, der kunne vedligeholde faste Ruter, men maa søge omkring, hvor der tilbyder sig Fart, og finde den Havn, hvor der er Leilighed til Fragt; et saadant Skib paa 509 Tons, betalte 1192 Kr. Altsaa ca. 1200 Kr. for et Skib af denne Størrelse, og som ikke gaar i fast Rute. Det vilde efter det Forslag, som her foreligger paa Thingets Bred, have maattet betale 964 Kr. Efter vort Vædringsforslag vilde det være kommen til at betale ca. 600 Kr. Men vilde det da nu være en urimelig lav Afgift, disse 600 Kr., som det vilde blive efter vort Vædringsforslag? Ja, var det et engelsk Skib og skulde det betale efter engelske Takter, vilde det under de samme Forhold have betalt 55 Kr., og havde det været et tykt Skib, vilde det efter tykt Tarif være kommet til at betale 216 Kr. Væde Medlemmer ville altsaa se, at, om vi gik ned til 3 Ore pr. Ton, vare vi endda

jaa høit oppe, at et Skib vilde komme til at betale ca. 12 Gange jaa meget som et engelsk Dampskib, der betaler efter engelsk Tarif, og 3 Gange jaa meget som et tykt. Denne Udregning af de fremmede Takter er for „Charlow“s Vedkommende givet af Grosserer-societetets Komitee, jaa det er hævet over enhver Tvivl, at disse Tal ere rigtige. Naar vi se, hvordan de engelske og tykte Takter forholde sig til de danske, maa vi huske paa, at Regjeringen har i Motiverne til Lovforslaget gjort gjældende, at vi skulle holde os til de norske og svenske Takter og søge nu endelig at faae vore Skibe stillede paa samme gunstige Fod med Hensyn til Konsulatafgifterne som de svenske og norske. Men vi maa dog erindre, at det er kun i meget ringe Grad, at vor Dampskibsflaade har at konkurrere med svenske og norske. De, vi have at konkurrere med paa Niterøstarten og paa Englandsfarten og hele Farten omkring os, ere engelske Skibe, som udgjøre $6\frac{1}{2}$ Million søgaaende Dampskibstons, og den tykte Dampskibsflaade paa ca. 600,000 Tons. Det er med dem, vore større Dampskibe have at konkurrere, og det er med dem, de komme til at staa paa en sa ulige Fod, at det Skib, der her efter de nu gjældende Regler betaler 1200 Kr. i Konsulatafgift, vilde, hvis det var engelsk Skib, kun betale 55 Kr. Naar vi, uagtet disse Satsers ellers ere rettede i 4de Stykke, 5te Linie, ikke have gjort nogen Forandring i den Fritagelse, der er tilstaaet et Skib, som i Løbet af et Kalenderaar har erlagt Konsulatafgift i en Havn, som til sammen udgjør 30 Ore pr. Nettoregistrerton, have vi herved søgt at udjævne den Ubillighed, som der nu er med Hensyn til, hvorledes disse Gebyrer falde paa de Skibe, som kunne vedligeholde faste Ruter, og de Skibe, der ere henvisse til at tage omkring og søge Fragt, hvor den kan erholdes. I det vi nemlig lade de 30 Ore blive staaende, er dette det samme som, at disse Skibe, der seile i faste Ruter, fremtidig skulle gaa 5 Gange til samme Havn, forinden de opnaa Afgiftsfrihed. De opnaa ligesom de andre Skibe Medsættelsen til 3 Ore, men paa den anden Side skulle de fremtidig have besøgt Havnen 5 Gange, før den fuldstændige Fritagelse for Afgiften indtræder. Derved have Forslagsstillerne ment, at den Ubilighed, der nu finder Sted, noget bliver udjævnet uden hverken at skade til den ene eller anden Side. Naar vi foreslaa 3 Ore pr. Ton for Ladning og lige jaa 3 Ore for Losning for Dampskibe, bliver det altsaa for Seilskibe $1\frac{1}{2}$ Ore. Seilskibene have jo ingen Gavn af de Lempelser, som her i Slutningen af § 1 gives i Konsulatafgifterne,