

bringe aarlig Statskassen hver en Million Kroner med et rundt Tal — saa vil jeg ubetinget stemme for, at Skibsafgiften gives fri og Tolden paa Stenkul bibeholdes. Jeg haaber, at de begge ville blive frie, men hvis jeg skulde vælge imellem disse to Positioner, saa vilde jeg stemme for, at Skibsafgiften gives fri og at Kultolden beholdes. Thi hvis man overhovedet skulde haabe at faa Noget ud af de Planer, som i saa lang Tid have spillet i vort Samfund — et Haab, hvortil jeg iøvrigt ikke slutter mig, jeg har ikke Tro paa, at en Frihavn vilde kunne bringe Københavns Handel de Lettelser og de Fordele, som man fra adskillige Sider har villet gjøre gjældende, og jeg deler forsaavidt samme Opfattelse som de saghyndige Mænd, med hvem jeg har konfereret desangaaende — ja, hvis man overhovedet vil have noget Udbytte deraf, anser jeg det for en Hovedbetingelse, at Skibsafgiften ophæves, ja ikke blot Skibsafgiften, men ogsaa Havneafgiften til Københavns Havn, som imidlertid ikke hører ind i denne Forbindelse, da det er en speciel Afgift, som ikke vedrører Staten. Thi det er langt vigtigere for de Formaal, man vil opnaa ved Frihavnen, at Havnen er fri for alle Afgifter, end at den kun er et Gebet, hvor man kan bevæge sig frit uden Hensyn til Tolden. Hvis man af Hensyn til Industrien vil gjøre Kultolden fri, vil man vistnok inden ret lang Tid, hvis man vil være i Konsekvens med sig selv, ogsaa være nødt til at frigjøre Petroleum fuldstændig for Told; thi det vil vel være en Del Medlemmer bekendt, at der i den seneste Tid er opfundet Petroleumsmotorer, som afgive haabe en overordentlig billig, hensigtsmæssig og forholdsvis farefri Bevægkraft, sammenlignet med Dampkraften, og som navnlig for den mindre Industri, særlig for Landbruget, frembyde ganske overordentlige Fordele fremfor Dampkraften. Hvis man ønsker at lette Industrien og særlig den lille Industri, maatte man ogsaa stride til at frigjøre Petroleum for det Halve af Tolden, som nu vil komme til at hvile derpaa, hvis dette Lovforslag bliver til Virkelighed. Derved vil Staten tabe en Toldindtægt af 800,000 Kr. Jeg skjønner ikke rettere, end at man hellere maatte lægge dette Beløb over paa en anden Artikel som f. Ex. Kaffe, da Kaffen derved dog vilde blive lettet for en Trediedel af den Told, der nu betales af den; thi jeg tror ikke, at Toldfriheden for Kaffe vilde føles saa meget som den Lettelse, der vilde vindes ved Ophævelse af Tolden paa Petroleum, ikke blot for Industrien, men ogsaa for Forbrugerne og navnlig for den Del af Forbrugerne, som

høre til de Medborgere, der have daarligst Raad. Smaaafarssfolk, idet Petroleum sikkert er det almindelige Belysningsmiddel.

Jeg skal dernæst tale om Tolden paa Skibe. Jeg ser med Beflagelse, at man ikke blot har fastholdt den Told, som nu betales, nemlig 3 pCt., men at man ogsaa har forhøjet den til 4. Grunden dertil er den, at man har ladet den indenlandske Skibsbyggerindustri derved faae et Ækvivalent for de Toldafgifter, som denne Industri hder for Raademnerne, hvoraf Skibene bygges, og for saavidt er det ikke Andet end en ganske almindelig Retferdighedsakt, hvis Berettigelse jeg fuldstændig kan indrømme; men Skibe ere noget anderledes stillede end alle andre Gjenstande, som forbruges i et Land. Tolden er i sit Væsen navnlig en Forbrugsstat, en Stat paa Gjenstande, som forbruges indenfor vedkommende Lands Grændser, men dette kan kun uegentlig siges om Skibe, som ikke komme til at seile paa danske Havne. De komme maaste aldrig til danske Havne, de sendes til Udlandet, til Kina, de sælges, de kunne forlise eller hugges op, og man kan derfor ikke sige, at de ere Gjenstand for Forbrug i Danmark, og at de derfor skulle betale Stat til den danske Statskasse. Staten betales jo ikke for Andet end for Retten til at føre Dannebrog, og hvor stor Betydning dette end kan have i æstetisk Henseende, vil man vel indrømme, at i økonomisk Henseende har det ikke nogen Betydning. Skibsrhederen faaer i økonomisk Henseende ikke noget Ækvivalent for denne Udgift til Tolden; men dette er nu alene et theoretisk Hensyn, hvorpaa jeg ikke lægger særlig Vægt. Alene af dette Hensyn burde man søge at gjøre Skibene fri for Told; men der er en anden Omstændighed, som gjør, at man maa være særlig forsigtig i dette Forhold; thi idet vi lægge en Byrde paa Skibene, er Forholdet ikke det samme som, naar man lægger Byrder paa Fabrikker; thi naar i dette Tilfælde Byrden er udredet, ophører man at søle den. Den skal jo i alt Fald kun forrentes og trænger ikke til nogen Amortisation, men en Skibsrheder, som betaler af sit Skib, maa ikke blot amortisere denne Told, som paa Grund af den store Forgængelighed, som Skibe ere underkastede, kan ansættes til 5 pCt., men dernæst kommer Forsikringen, som vil koste 7—8 pCt., saa skal der sørges for Renten, der bliver omtrent 4 pCt., tilsammen bliver det 16—17 pCt. 4 pCt. heraf svarer til $\frac{2}{3}$ — $\frac{3}{4}$ pCt., og det er den Stat, han i en lang Fremtid vil have at udrede paa Grund af, at han har maattet betale Told til Staten, og en Stat, som gjør Konkurrencen med fremmede Skibe van-