

Størrelse og med en vis Sejlads-hastighed meget bethdelige Sejladspræmier, fra 1 til 8 Dollars pr. Kvartmil; det sidste Tal svarer omtrent til 120 Kr. for hver udsejlet dansk Mil, det vil sige, at man vilde give et Skib af den bestemte Hastighed og Størrelse, som blev sat i Fart mellem Kjøbenhavn og England, for hver enkelt Rejse frem og tilbage 36,000 Kr. i Statsunderstøttelse. Det er altsaa et ikke ringe Tal, det drejer sig om, ganske vist kun for Skibe af meget bethdelig Størrelse og Hastighed. — I Sverige har man troet at burde beskytte Skibsbyggeriet med en høj Tøld paa Skibe ved den sidste Tøldforandring. Resultatet er blevet det, at man nu har nedsat en Kommission, som skal undersøge, hvad der kan gøres for at ophjælpe den henhørende svenske Skibsfart; hvad Resultatet vil blive, veed jeg intet om. — Det, som ligger os nærmest, er Spørgsmaalet om, hvorledes det gaar den danske Skibsfart, hvilke ere de Forhold, under hvilke den har virket? og Svaret maa da efter min Mening være det, at det gaar den ganske overordentlig slet og sørgeligt. I de sidste 15 Aar, fra 1875 til 1889 — jeg benytter mig her af sidste Hefte af statistisk Tabelværk, der er tilgængeligt for alle Medlemmerne — er den danske Handelsflaade stegen fra 244,000 Tons til 281,000 Tons, det er jo ikke en Gang 1 pCt, om Aaret, mellem  $\frac{3}{4}$  og 1 pCt. I de sidste 4 Aar, fra 1885 til 1889, er den stegen fra 270,000 til 281,000 Tons, det udgør omtrent 1 pCt. om Aaret. Der er ganske vist saaledes nogen absolut Fremgang, og for saa vidt ser det ikke saa sørgeligt ud, men naar man veed, hvilken enorm Udvikling der har fundet Sted i Handelsflaaderne i de sidste Aar, stiller det sig saaledes, at der har fundet en ganske overordentlig relativ Tilbagegang Sted i den danske Handelsflaade. Jeg kan som Eksempel nævne, at Hamborgs Flaade den 1ste Januar 1886 kun beløb sig til 322,000 Tons, men i 1890, 4 Aar efter, til 478,000 medens samtidig omtrent 90,000 Tons var under Bygning, og de vilde være satte i Fart omtrent ved Midten af dette Aar, saaledes at Hamborgs Handelsflaade i Løbet af  $4\frac{1}{2}$  Aar er steget med 76 pCt. eller gennemsnitlig 16 pCt. om Aaret, det vil sige mere end 16 Gange saa stærkt som den danske Handelsflaade. Det er Tal, som dog, mener jeg, fortjener nogen Opmærksomhed, om end Hamborg maaste er Bevis paa den modsatte Overflighed i Udviklingen, idet der maaste ikke noget andet Sted har fundet en saa stærk Udvikling i Handelsflaaden Sted som der. Men selv i den norske Handelsflaade er der

en bethdelig og stærk Udvikling. Jeg har ved et Besøg i England for nylig erfaret at der bygges paa Værfterne derovre det ene norske Staalskib efter det andet. Paa et enkelt Værft, hvor jeg tilfældigvis kom, var der i den sidste Uge bestilt tre Staalskibe, hvert paa ca. 2,000 Tons; det var kun paa et enkelt Værft, der bygges paa mange; men af danske Skibe bygges der derimod ikke et eneste. Nu er det vel saa, at man ikke kan tillægge Tølden alene Skylden for, at det relativt gaar saaledes tilbage med den danske Skibsfart. Men Tølden har foruden den rent pekuniære Indflydelse en ikke ringe moralsk Indflydelse. Den danske Skibsreder føler sig trykket af, at han skal betale Skat for at have den Fornøjelse at heise Dannebrog uden at have nogen som helst materiel Fordel deraf, maaste endogsaa materielt Tab. Det virker ligejom affrækkende for ham, naar han ellers vil tænke paa at drive Skibsbyggeri. — Hvis man overhovedet vil beskytte Skibsbygningsindustrien heri Landet, vil det i hvert Tilfælde være irrationelt at lægge Tølden derpaa i Form af Værditøld; thi det er jo tydeligt, at det kun opfordrer til at købe billigere og gamle Skibe og den under ikke Skibsbygningsindustrien nogen Beskyttelse paa de Tider, hvor den mest trænger dertil. Skibene sluttuere som bekendt meget betydeligt i Værdi. Imellem Begyndelsen af 1888 og det nuværende Tidspunkt, er Skibe stegne i Værdi med 30 å 40 pCt. og faldne igen med 20 å 30 pCt.; men hvornaar staa Priserne lave? Naar der ikke er noget at bestille for Skibsbyggerierne, og de have ondt ved at holde sig oven Vandet, ere Priserne lave, saa at man kan indføre Skibe fra Udlandet for billige Priser; men det er netop i det Øjeblik, hvor Skibsbyggeriet trænger haardest til Tøldbekyttelse. Have de meget at bestille, stige Priserne paa Skibe, og saa er denne Tøld høj paa et Tidspunkt, hvor der netop trænges til Beskyttelse og hviler saa meget tungere paa Skibsfarten. Vil man endelig opretholde Tølden paa Skibe, bør den efter min Formening erlægges i Form af en Tøld ikke ad valorem men efter Størrelse og Indretning, hvorved der fornuftigvis maa tages Hensyn til Maskinraften, Passagerindretningen osv. og til andre Forhold, som medvirke til Bedømmelsen af disse Forhold, og som jeg ikke tror, det vil være uovervindelig vanskeligt at opnaa nogen Norm for. Det danske Flag er — som det kan ses af statistisk Tabelværk — i de senere Aar saa godt som forsvunden fra de store Have. I tidligere Tid traf man det dog i visse Dele af Verden, i Brasilien s. Eks., tildels i Kina og Australien. Ganske enkelte danske Skibe