

byggeriet og Skibsfarten end det i 1889 fremsatte Forslag til en ny Toldlov, kunne vi dog langtfrå finde, at der — end ikke tilnærmelsesvis — er taget tilstrækkeligt Hensyn til de af os omtalte Næringsveje. Vi maa vedblivende fastholde, at der indrømmes fuldstændig Toldfrihed baade med Hensyn til Skibe og Materialier til Skibshyning; men, da det maaft af andre Grunde ikke lader sig gøre at indrømme Toldfrihed for de til Skibshyggeriet anvendte Materialier, tillade vi os at foreslaa, at der til § 23 i Regeringens Toldlovsforslag føjes følgende ny (tredje) Stykke saalydende:

„Saaledes skal Toldstyrelsen være bemyndiget til at tilstede Skibshyggerier og Maffinifabrikker Ret til at tage paa Kreditoplag alle til Skibes (Fartøjers) Bygning og Udrustning og Dampmaskiners Forfærdigelse nødvendige Materialier (Genstande); saasnart et Skibs (Fartøjs) Bygning eller Reparation er fuldenbt, skulle de dertil medaaede Materialier (Genstande), herunder altsaa Svind og utoldpligtig Affald kunne affrives vedkommendes Kreditoplag, naar der indgives fuldstændig Angivelse til Toldvæsenet, samt ved nøjagtig Bogføring eller paa anden efter Toldstyrelsens Støn betryggende Maade konstateres de anvendte Materialers (Genstandes) Art og Mængde. Denne Bestemmelse gælder hvad enten Skibene (Fartøjerne) ere dansk eller udenlandsk Ejendom“.

Det er en Selvfølge, at Vedtagelsen af et saadant Forslag, som ovenfor anført, nødvendigvis maa medføre Ophævelse af al Told paa Skibe, byggede eller købte i Udlandet.

Under Henviſning til det i 1889 indgivne, foran anførte Andragende skulle vi tillade os at føje følgende supplerende Bemærkninger:

Det danske Skibshyggeri har hidtil i høj Grad været prægraveret i Sammenligning med Udlandet derved, at det har maattet betale mere i Told af Skibshygningsmaterialier, end der svares af Skibe købt i Udlandet. Som Eksempel paa, hvilke Konsekvenser, hvilke uheldige Følger for den danske Industri og de danske Arbejdere den nuværende forelbede, Toldlov medfører, skulle vi blot anføre, at de seneste her i Vnen byggede Skibe ikke ere blevne tilriggede herhjemme; kun Masterne bleve rejste. Ræer og Rundholdte bragtes om Bord, men bleve ikke opfatte. Ræderen lejede saa med en Befostning af 500 Rmk (er = 444 Kr.) en Slæbedamper fra Hamburg til at heute det ny Skib, og han gjorde en god Forretning; thi Tolben af Sejl, Lovværk m. m. samt Fragt af samme var betydelig mere end Betalingen til Slæbedamperen; men Fortjenesten ved Skibenes Rigning gif til Udlandet i Stedet for, at den burde være bleven herhjemme. Et saadant Eksempel taler for sig selv; her er al Kommentar overflødig. Ved ovenanførte Forslags Vedtagelse vilde denne ubillige Byrde, som nu hviler baade paa Skibshyggerne og Skibsrederne, fjærnes til Held for den danske Skibsfart, der vilde udvikle sig meget frodigere, end det nu er Tilfældet, naar den blev befriet for alle trykkende Baaud.

Tolden er ifølge sit Væsen og Begreb en Forbrugsstat, en Stat paa Genstande, der forbruges i vedkommende Land; men da en meget stor Del af de danske Skibe, der enten købes i Udlandet eller bygges herhjemme, aldrig — dette er saaledes Tilfældet med samtlige her paa Den hjemmehørende større Skibe — komme i nogen dansk Havn, er det ganske irrationelt at lade dem betale Forbrugsstat til Danmark. Sælger man et Skib til Udlandet, er Toldens Beløb ogsaa fuldstændig tabt; thi Skibets Værdi er jo slet ikke forøget ved den betalte Told.

Tolden af Skibe, der bygges herhjemme, kan vel ansættes til 10 à 12 Kr. pr. Tons; af ny og ældre Skibe, købte i Udlandet, til henholdsvis 10 Kr. og ca. 4½ à 5 Kr. Dette Beløb maa Ræderiet

- 1) holde afsjureret,
- 2) forrente og
- 3) amortisere.

Allt dette løber let op til 2 Kr. pr. Ton aarlig. Denne Udgift spare de udenlandske Ræderier, med hvem vi skulle konkurrere paa det aabne Hav, ja, maaft have de endog modtaget Præmier og desl., som stille dem endnu gunstligere lige overfor vore Ræderier. Af de anførte Grunde sættes dansk Kapital i fremmede Nationers Skibe, hvorved vore danske Medborgere miste et lønnende Erhverv, medens de fremmede Kapitalister, hvormegen Pris de end sætte paa den praktiske, dygtige og ædruelige, sparsommelige og paapasfende danske Somand, stærkere og stærkere fremhæve, at de ville dog ikke herfor betale den høje Told; „man kan ogsaa løbe Guld for dyrt“. Følgen heraf vil blive, at en Næringsvej, der har blomstret i de senere Aar og bragt vort Fødeland gode Resultater og Nærning til mange Menneſter, maaft atter vil komme til at stagnere.