

Medlem af det da nedsatte Toldudvalg sammen med andre Medlemmer at stille et Forslag om, at den den Gang foreslaede Told paa Galanterivarer, 50 Ore, skulde forhøjes til 100 Ore, idet jeg ansaa den for en ren fistal Told, der ikke havde nogen Betydning i protektionistisk Retning. Jeg er imidlertid ved Overvejelse og navnlig ved Udtalelser fra det ærede handelskyndige Medlem fra Odense (W. Peterjen) kommen til Erkendelse af, at det ikke forholder sig saaledes. Ved at sætte en for høj Told paa Galanterivarer løber man nemlig en stor Fare, idet en Mængde Galanterivarer, denne mange heterogene Genstande omfattende Position, ville blive fabrikerede rundt om i Ly af den høje Toldbestyttelse; der vil blive fremstillet Industrier af saadanne Genstande, og man vil bagefter komme til at fortryde, at man paa denne Maade har fremtaltd dem. Jeg tror derfor, det er det retteste at blive staaende ved den Toldafsats, som Regeringen i Fjor foreslog, og ikke sætte den saa højt, som det er foreslaet i det foreliggende Lovforslag.

Som en Foranstaltning i dette Lovforslag, der vil medføre nogen Beskyttelse, skal jeg tillade mig at anføre een, der er af den største Vigtighed, nemlig den Beskyttelse, der tilsigtes ydet Skibsbygningsindustrien derved, at det er foreslaet, at denne Industri skal have Toldfrihed for alle de Metaller, der indføres til Anvendelse i Skibsbyggeriet. Dette vil virke som en Beskyttelse paa den Maade, at Skibene ved Indførsel som hidtil skulle betale 3 pCt. i Værditold, og naar Skibsbyggeriet saa bliver fri for en Del af den Told, det betaler for Raaprodukterne, vil det saaledes komme til at nyde en Beskyttelse. Nu ønsker jeg kun godt over Skibsbyggeriet, men en anden af de Forhandelser, der følger med Protektionismen, er den, at man ikke godt kan gaane den ene Industri uden at komme til at skade den anden, og naar man vil se paa Sagen fra den praktiske Side, bør man spørge, om den Gavn eller den Skade, man gør ved Protektionismen, er størst, og tage sine Forholdsregler derefter. Nu er det for mig ganske klart, at ihvorvel Skibsbygningsindustrien ikke er uvigtig her i Landet, er Skibsfarten en langt vigtigere og betydningssfuldere Næringsvej i alle Henseender end Skibsbyggeriet. Jeg mener derfor, at man skal tage sig vel i Vare for at opretholde Skibsbyggeriet paa Skibsfartens Bekostning. I de allerfleste Lande gør man store Anstrængelser for at understøtte og beskytte Skibsfarten, man gør det ganske vist ikke i alle, men i saadanne Lande som Italien, Tyskland, Frankrig og England har man ved forskellige Møder villet opelske og fremme

Skibsfarten. Man lader Staten give store Subventioner til Dampskibsselskaberne, man giver Sejladspremie for visse udsejlede Distancer for Skibe af en vis Størrelse, man betaler, kan jeg gerne sige, urimelig høje Bidrag for Transport af Posten, alt sammen af Hensyn til Skibsfarten. Her i Landet er man hidtil gaaet den modsatte Vej, man har kastet forskellige Byrder, hvis Berettigelse og Nødvendighed jeg ikke i alle Tilfælde kan indrømme, over paa Skibsfarten. Kun i Amerika er man gaaet en anden Vej, det vil sige i de amerikanske Fristater; der har man ment, at Skibsbyggeri burde beskyttes, selv om det gik ud over Skibsfarten. Men hvad har Følgen været? Saa længe Skibsbyggeriet drevs ved at fremstille Skibe af Træ og til at fremføres med Sejl, saa længe kunde Amerika paa Grund af de naturlige Fordele, det har, dets store Trærigdom og andre Omstændigheder, konkurrere i Skibsfarten paa de store Verdenshave. Det amerikanske Flag saas i alle store Havne, i nogle indtog det en dominerende, i alle en respektindgydende Stilling. Nu er det amerikanske Flag fuldstændig forsvundet, kan jeg gerne sige, fra de store Have, og Grunden er den, at man for at beskytte Skibsbyggeriet forbyder amerikanske Borgere at hejse Stjernebanneret paa andre Skibe end saadanne, der ere byggede i de forenede Stater. Nu bygges Skibe af Jern og Staal langt henjigtmæssigere end af Træ, men Amerika kan ikke konkurrere navnlig med England i Jernskibsbyggeriet, derfor have de maattet opgive Skibsrederiet, for saa vidt det ikke, hvad der temmelig almindelig gøres, praktiseres paa den Maade, at amerikanske Underfaatter sætte deres Penge i engelske Skibe. Af alle de Dampskibslinier, der besørge Trafikken mellem Amerika paa den ene Side og Europa paa den anden, er der ikke et eneste, der sejler under amerikansk Flag. Hvis ikke den amerikanske Kystfart var af ganske overordentlig stor Betydning, idet den ikke alene indbefatter Sejladsen langs Kysten af Atlanterhavet, men ogsaa Farten mellem New York og St. Francisco rundt om Kap Horn og enhver Førsel af Varer fra den ene amerikanske Stat til den anden, vilde det amerikanske Skibsbyggeri være saa godt som udelukket, men denne Kystfart er udelukkende forbeholdt det amerikanske Flag, og derfor er der endnu noget Skibsbyggeri i Amerika. Men selv der er man kommen saa vidt, at man mener at burde gøre noget til Understøttelse af Skibsfarten, og den sidste Bevægelse, der har viist sig, er et Forslag om at tilbyde Skibe af en vis