

Jordel for vort Samfund. Den staar aldeles ikke i Forbindelse med vore andre Erhvervsgrene, den bringer Indtægt til Landet i Forhold til, som jeg sagde, den Dygtighed og Erhvervsøve. som vor Handelsstand og vor Skibsførerstand ere Indehavere af. Det er Skibe, der ofte ikke komme her til Landet i flere Aar, og de erhverve deres Indtægt ude iblandt fremmede til Jordel for vort Land. Det maa derfor være af særlig stor Nytte for os at støtte en saadan Fart. Det er imidlertid klart, at Sejlskibene, som jo egentlig talt repræsentere de mindre Kapitaler, de mindre formuende Nøderier, have en haard Kamp at bestaa i Konkurrencen med de store Dampskibsfælsfaber, og paa den anden Side maa det erkendes, at Sejlskibene gøre deres store Nytte, ikke alene ved den Indtægt, de erhverve, men ogsaa derved, at de saa at sige danne Korskolen, den mere og mere nødvendige Skole for Uddannelsen af Søfolk i vort Land. Jo mere Dampskibsfarten tiltager, desto vanskeligere bliver det for vort Land at fastholde som i Fortiden en dygtig Stamme af Søfolk og Matroser, og der gør Sejlskibsflaaden sin store Nytte. Det vilde være uheldigt, om vi skulde gaa ud af Konkurrencen med andre Stater i Sejlskibsfart. Det vilde være til overordentlig stor Skade for vort Land, om det skulde ske, og derfor tror jeg, at vi alle maa være enige om — og jeg tror ogsaa, at det er et Ønske, der besjæler den høje Regering — at støtte denne Side af vor Skibsfart saa meget som muligt. Naar man nu gennem den ny Konsularafgift, efter vor Forslagsstillernes Mening alligevel er kommen til at forfordere Sejlskibsfarten i Sammenligning med Dampskibsfarten, da skyldes dette, tror jeg, en uheldig Beregning. Det har ikke været Hensigten, hverken fra Regeringens eller Lovgivningsmagtens Side at gøre noget saadant. I Loven har man fastsat Forholdet saaledes, at Konsulatafgiften skulde være 50 Ore pr. Register-Ton Netto for Dampskibe og 17 Ore pr. Register-Ton Netto for Sejlskibe halvaarlig. Man kom til at gøre denne Forstel mellem Dampskibe og Sejlskibe derved, at det er anerkendt og selvindlysende, at den effektive Nyttevirkning af en Registerton er betydelig større i et Dampskib end i et Sejlskib, men man savnede og savner vel egentlig talt endnu tilstrækkelige Data til at kunne sige nogenlunde nøjagtigt, hvorledes Forholdet burde være. Nu tror jeg nok, det er almindelig anerkendt, at man regner 1 Registerton i Dampskibe Brutto for at være 3 Gange saa stor som 1 Registerton Brutto

i Sejlskibe; men Loven fastsætter udtrykkelig Netto-Registerton, ikke Brutto, og netto turde Forholdet vel snarest være det, at i Dampskibe er 1 Registerton af 5 Gange saa stor Nyttevirkning som i Sejlskibe, saaledes at man vistnok burde have sat Forholdet som 1 til 5 og ikke som 1 til 3. Det er ledet af denne Betragtning, at vi have tilladt os at fremsætte vort Lovforslag, som det er affattet, og jeg skal til Støtte for min Opfattelse fremhæve, at da Udvalget for to Aar siden for tilnærmelsesvis at kunne fastsætte et rimeligt Forhold mellem Dampskibe og Sejlskibe, henvendte sig til Udenrigsministeriet om Oplysninger, gav man ogsaa disse Oplysninger, for saa vidt Udenrigsministeriet var i Stand til at fremskaffe dem, men i Skrivelsen fra Udenrigsministeriet staar der udtrykkelig, at medens man kan opgive det fornødne for Dampskibsfartens Vedkommende, og derefter følge Oplysningerne, har derimod Udenrigsministeren ikke været i Stand til at tilvejebringe lignende vejledende Oplysninger for de danske Sejlskibes Vedkommende. Altsaa saavel Ministeren som Udvalget maatte staa noget usikkert den Gang over for dette Forhold. Naar det nu imidlertid tør siges, at den almindelige Opfattelse er den, at Forholdet mellem Dampskibe og Sejlskibe med Hensyn til Nyttevirkningen af 1 Registerton er som 1 til 5 Netto, saa forekommer det mig, at man ogsaa burde have lagt dette Forhold til Grund for den Afgift, man fastsatte respektiv for Dampskibe og for Sejlskibe. At man har forregnet sig noget, synes mig ogsaa bestyrket, naar man ser paa Finansloven. Det var jo nemlig Lovgivningsmagtens som Regeringens Mening ved fastsættelsen af denne Afgift om trent at fastholde den hidtidige Afgift til Konsulatinstitutionen, men den sidste Opgørelse, som Udvalget fik meddelte for to Aar siden, var den, at Konsulargebyrerne indbragte ca. 140,000 Kr. aarligt, hvorimod paa det Forslag til Finanslov, som vi have liggende foran os her, er Konsulatafgiften kalkulatorisk sat til 170,000 Kr. Det ses saaledes, at selv Regeringen mener, at denne Afgift vil indbringe væsentlig mere, end man den Gang havde tænkt sig, og naar dette er Tilfældet, saa forekommer det mig billigt, at man kommer Sejlskibsfarten til Hjælp ved at eftergive den tilnærmelsesvis det Beløb, som det maa siges, at Afgiften indbringer mere, end man tidligere havde tænkt sig. Jeg skal tillade mig at nævne et Par Eksempler paa, i hvor høj Grad den ny Afgift har virket som Byrde for Skibsfarten. Jeg har liggende for mig her Beregninger af de ydede