

tolde alt det til saadanne store Reparationer medgaaede Materiale med fra  $\frac{1}{4}$  Skilling til 3 Skilling pr. Pund. Et Skib kan sejle til England og faa Bunden malet og komme ind i Landet uden at svare Told af den anvendte Farve, hvorimod danske Værster maa betale 5 Skilling pr. Pund = 100 Kr. pr. almindelig Fragtdamper, alene i Told af den forbrugte Bundefarve. Naar saa hertil kommer den her i Landet eksisterende alt for høje Malerarbejds løn, vil det kunne forstaaes, at det her i Landet nu lidt efter lidt blandt Skibsrederne er blevet Skif, saa godt som slet ikke at lade Skibene doffe og male i Danmark. I Virkeligheden er det nu saa, at kun Statens Skibe og Fartøjer, der gaa i indenlandste Router, samt Havarister, blive bundmalede her hjemme, Resten, hvilket vil sige hele den overvejende Del af Koffardiflaaden, bliver bundmalet i Udlandet. Derved gaar ikke alene dette Arbejde tabt for Landet, men alle de Eftersyn og Reparationer, Skibene foretage samtidig med Dokningen, blive foretagne i Udlandet til overordentlig stor Skade for de danske Værster, danske Arbejdere og dansk Kapital.

Gennem de kongelige Konsulater have vi faaet oplyst, at Skibbyggerierne Verden over ikke ere hemmede af de Baand, der her i Landet hindre deres Trivsel. I Udlandet hemmer man ikke denne ogsaa hos os naturlige og sunde Industri, tværtimod i Østerrig-Ungarn, Italien, Sverige, Norge, Portugal og Frankrig hder man den betydelig Støtte, i det først- og sidstnævnte Land endog ved at give Præmie til Skibe, der bygges i Indlandet. Vi vedlægge de i saa Henseende modtagne Beretninger.

Vi danske Skibbyggerier forlange ikke Præmier eller anden direkte Støtte fra Staten. Vi andrage kun i Ærbødighed om, at der ikke fra Statens Side gennem en Toldbestaatning, der er i højeste Grad uretfærdig mod den hjemlige Skibbygningsindustri, lægges os saadanne Hindringer i Vejen, at vor Eksistens alvorlig trues.

Vi tillade os at andrage om det højtærede Udvalgs Støtte til, at det ved Lov tillades indenlandste Skibbyggerier at faa den erlagte Told tilbagebetalt for Reparationer paa og Nybygninger af danske Skibe under ganske samme Forhold, som det nu tillades, hvor der er Tale om Reparationer af udenlandste Skibe eller Nybygninger, der skulle gaa under fremmed Flag.

En saadan Lov vilde da kunne være gældende, til hele Toldløven underkastedes Revision, ved hvilken Tolden paa Materialer til Skibes Bygning og Udstyr ophæves, og Arbejdet med Toldens Udbringning og Ansøgningerne om dens Tilbagebetaling paatage Skibbyggerierne sig meget gerne saa længe.

Da saa mange Mennesker — i aarlige Lønninger udbetales over  $3\frac{1}{2}$  Mill. Kr. — og saa stor en Kapital — ca. 15 Mill. Kr. — ere knyttede til den indenlandste Skibbygnings Industri, tillade vi os i Ærbødighed at regne paa det ærede Udvalgs velvillige Støtte for vort Andragende.

### Ærbødigt

Bestyrelsen for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

G. A. Hagemann.	J. Melbahl.	Frank G. Adolph.	S. Larsen.
Axel Bliyen-Finecke.	C. A. Olsen.	H. Burmeister.	R. C. Nielsen.
Martin Dessau.	Svar Knudsen.		

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

S. C. W. Bindesbøll.	Chr. Jensen.	Charles H. Keepholds.
----------------------	--------------	-----------------------