

Rolle, har faktisk vist sig tidligere at være Tilfældet. Ærede Medlemmer erindre sikkert, at der for en Del Aar siden var en Kalamitet for Sukkerfabrikkerne, idet de i flere Aar ingen Udbytte gave, og at man her i Rigsdagen maatte gaa til ekstraordinære Lovforanstaltninger for at hjælpe paa Situationen. Det skyldtes til Dels netop den Omstændighed, at Frankrig lukkede for Melassen, som tidligere havde været indført dertil i betydeligt Omfang. Spørgsmaalet er altsaa af ikke ringe Betydning for Sukkerfabrikkerne og derigennem for Roedyrkerne, saaledes som det ogsaa er blevet gjort gældende af forskellige ærede Talere. Og skal der gives Erstatning til Fabrikkerne for at sikre dem mod det Tab, som Bestemmelsen paafører dem, vil det sikkert ikke blive et saa ganske ringe Beløb, hvormod der bliver Tale. Naar det blev udtalt af den ærede Taler, at det viste en meget mislig Side af Beskyttelsen, at der, naar der skete Nedsættelser, kunde være Tale om en Erstatning til den paa-gældende, maa det dog erindres, at Forholdet for Sukkerfabrikkerens Vedkommende er et ganske andet end for de fleste andre Industrigræne her i Landet, idet man over for dem har fulgt en eksceptionel Fremgangsmaade, som ikke er fulgt over for andre beskyttede Industrier. Der er nemlig ved deres Oprettelse blevet paalagt dem en Afgift til Staten, der paa det nærmeste skulde komme op imod den Told, der allerede blev svaret ved Indførelse af Sukker. Noget tilsvarende har man ikke gjort over for andre Industrigræne, hvis Produkter ligeledes kunde forventes at ville formindske Indførselen af toldpligtige Varer. Derfor er der ganske sikkert her et særligt Forhold til Stede, som har mere Krav paa at komme i Betragtning, og jeg tror ikke, at der af den Omstændighed, at man her viser særlig Imødekommenhed over for Sukkerfabrikkerne, straks kan drages den Slutning, den ærede Taler drog. Ogsaa her gælder det imidlertid, at der maatte træffes særlige Bestemmelser med Hensyn til Grænserne mellem Melasse og Melassefoder, idet jo Melassefoder er en Blanding af Melasse med flydende Stoffer, og der ikke er fastsat nogen bestemt Grænse, hvorefter det paa Forhaand kan siges, hvad der er Melassefoder, og hvad der er Melasse. Her maatte der altsaa fastsættes visse Grænsebestemmelser og ogsaa Straffebestemmelser for Defraudationer paa dette Omraade for at forhindre, at virkelig toldpligtigt Melassefoder angives som ikke toldpligtigt. Jeg tror derfor, at

dette fjerde Punkt i Lovforslaget vil frembyde nok saa store Vanskeligheder som de tre første, men om det just vil lette Lovens Gennemførelse, at dette bliver taget med, er dog maaske et Spørgsmaal.

Da jeg gaar ud fra, at Lovforslaget vil blive henvist til et Udvalg, og at der vil blive Lejlighed til at forhandle herom, kunde jeg ønske samtidig at berøre endnu et Spørgsmaal, som ligger uden for Loven, men som er en Genstand for et Andragende, der i disse Dage er fremkommet til Regering og Rigsdag og for faa Dage siden blevet mig overgivet. Det er et Andragende om at komme Skibbyggeriet til Hjælp ved en Refusion af Tolden paa det toldpligtige Materiale, som er benyttet til Skibsbygning. Forholdet er jo nu dette, at Toldbestyrelsen har Bemyndigelse til at tilbagebetale erlagt Told af Materialier til Skibsbygning, naar Skibene udføres af Landet, men derimod ikke for saa vidt de bygges til Brug her i Landet. Det er blevet oplyst, at de danske Skibbyggerier ere gaaede stærkt tilbage i de senere Aar, og at der Aar for Aar indføres et meget betydeligt Antal Skibe her til Landet, der repræsenterer store Værdier. Jeg skal med runde Beløb angive Købesummerne paa Skibe, der ere købt i Udlandet til Brug her i Landet. I 1895 var det ca. 4 Mill. Kr.; i 1896 7½ Mill.; i 1897 4⅓ Mill.; i 1898 henved 14 Mill. og i 1899 11½ Mill., og der er af Told i disse Aar betalt henholdsvis 122,000 Kr., 225,000 Kr., 131,000 Kr., 412,000 Kr. og ca. 350,000 Kr. Den Told, der erlægges af disse Skibe, er jo netop fastsat som en Beskyttelse af det indenlandske Skibbyggeri, men det viser sig, at den er utilstrækkelig, den har sikkert været tilstrækkelig i tidligere Tider, da det overvejende var Sejl- og Træskibe, som byggedes, men ved Bygningen af Dampskibe — Jern- og Staalskibe — løber Tolden for det benyttede Materiale betydeligt højere op, saaledes at de 3 pCt. ikke yder noget Værn imod Købet af saadanne Skibe i Udlandet, og det er dette, som er sket i betydeligt Omfang i de senere Aar. Samtidigt med at saaledes Skibene ere blevne købt i betydeligt større Omfang i Udlandet, er nemlig Bygningssummen for Nybygning af Dampskibe her i Landet i stadig Nedgang. I 1897 var det 4¼ Mill. Kr., i 1899 kun lidt over 3 Mill., og det Antal Tons, som bygges her i Landet, er gaaet betydeligt ned i de senere Aar. Det anføres her, at i Aaret 1900 er der her i Landet kun bygget 9,800 Tons og paa Burmeister og Wains Værfter skal der kun være bygget