

gyndt, har lagt Mærke til, er, at Roskilde Stænder udtrykkelig henvendte sig til Kongen om, at en Nedsættelse eller fuldstændig Ophævelse af denne Afgift maatte være den første Reform, man skred til, saasnart Finantserne kunde undvære Indtægten af denne Afgift. Dernæst have vi flere Gange her i Thinget forhandlet denne Gjenstand, og det er stadig forekommet mig at være Thingets Ønske, at vi med Hensyn til denne Afgift skulde gaa Reformernes Vej, idet vi afskaffede den. Grosserer-societetet har gjentagende henvendt sig til Rigsdagen eller til Ministeriet — jeg veed ikke rigtig til hvem — og meget indtrængende anbefalet en Ophævelse eller en Nedsættelse af Skibsafgiften. Vi havde indtil 1863 en Afgift i Fyr- og Læstpenge af ikke mindre end 5 Mark 8 $\frac{1}{2}$ pr. Læst, og skjøndt man ved den nye Toldtarif havde høvt i Sinde at forhøje Afgiften indtil 6 Mark pr. Læst, saa blev dog Resultatet af Rigsraadets Bestræbelser, at den blev nedsat til 3 Mark. I December 1867 yttrede den daværende Finantminister: Jeg haaber i denne Sæssion at kunne forelægge det høie Thing en Lov om Nedsættelse af Skibsafgiften. Dette var det næste Livstegn. Nu kommer Regjeringen og foreslaar at nedsætte Afgiften til 2 Mark pr. Læst, men hvad gjør saa Landstinget? Det viser, at det er mindre liberalt end Roskilde Stænder, thi det sætter Afgiften op med 1 Mark, saa at den altsaa skulde vedblive at være de nuværende 3 Mark pr. Læst. Der tales om, at vi jo nok kunde nedsætte Afgiften for de Lande, der vilde gjøre Gjengjæld og ikke belejre vor Skibsfart med Læstpenge, men ellers kun lade Nedsættelsen komme den danske Skibsfart til Gode. Jeg tror nu ikke, at dette gaar an; jeg tror ikke, det vilde svare Regning at gjøre nogen Forskjel paa Nationaliteten af de Skibe, der komme her til Landet. Men desuden maatte man da ogsaa undersøge, hvorvidt de Lande, hvorfra man venter Reciprocitet, have Skibsafgift. Der er nu England, hvor der ikke betales en eneste Skilling i Skibsafgift, men hvor der kun er en Afgift til Fyrvesænet for de Fyr, Skibet har høvt Nytte af. Der er i Sverrig, i Nederlandene, i Belgien — eller i det Mindste har det været saaledes, jeg har

ikke undersøgt disse Forhold i det sidste Par Aar — den Bestemmelse, at, naar et Skib har betalt Læstpenge een Gang i eet Aar, saa er det frit for de øvrige Reiser i samme Aar. Man har kaldt denne Skibsafgift, og det vistnok med Rette, en Næringsstat. Jeg finder at det er en haard og ubillig og tillige skadelig Næringsstat. Jeg vil tage to Exempler paa, hvorledes denne Næringsstat stiller sig for et Par Fartøier i den almindelige større Fart navnlig paa England eller Belgien. Et Skib paa 38 Tons, der i 1862 fra Nytt af kostede 10,150 Rd. og var ude i usbrudt Fart paa England og Belgien i eet Aar og 19 Dage, betalte i den Tid 557 Rd. 2 Mark i Læstpenge eller Næringsstat, altsaa $5\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien, og efterhaanden som dette Skib bliver ældre og mindre værd, stiger naturligvis denne Næringsstat — man kan sige indtil 10—12 pCt. I 1868 gjorde et 8 Aars gammelt Skib, der blev vurderet til 5,700 Rd., 7 Reiser paa England og betalte i Læstpenge 266 Rd. eller $4\frac{2}{3}$ pCt. af Værdien. Dette er en Byrde, som bidrager betydeligt til, at vor Skibsfart sygner hen eller i det Mindste ikke gaar saaledes frem som der ellers maatte være Grund til at antage, at den vilde. Der er jo foruden disse Læstpenge tillige for de Skibe, som vi bygge her i Landet, en Afgift til Toldvæsenet paa enkelte Artikler, som bruges til saadanne Skibe. Det er en Afgift paa ikke under 10 pCt. af Skibets Værdi, og jeg har hørt af flere ærede Medlemmer, som have høvt Leilighed til at bedømme dette Forhold, at den stiger indtil 14 pCt. Det er altsaa intet Under, at vor Skibsfart, naar den har saadanne Byrder paa sig, ikke skrider frem i Forhold til, hvad vi se i andre Lande. Til Bevis derfor vil jeg blot anføre, at blandt de Lande, hvis Skibsfart her er nævnt, det vil sige samtlige europæiske Lande med Nordamerika, staar Danmark næsten lavest i Skibslæstbrægtighed. Kun Kongeriget Portugal staar lavere end vi, medens Norge staar som Nr. 5 i hele Rækken. Medens vi saaledes i 1870 kun havde 183,500 Tons, havde Norge 989,800 Tons. Er det nu, hvad jo Alle indrømme, af højeste Vigtighed for Landets Velfærd, at vi søge at fremme vort Skibsvesen og Skibs-