

Nationaløkonomisk Forening

afholdt Fredagen d. 17. Oktober sin aarlige **Generalforsamling**.

Bestyrelsens Formand, Etatsraad, Nationalbankdirektør **Levy** aabnede Generalforsamlingen. Han omtalte Bestyrelsens Bestræbelser for at fremme Foreningens Virksomhed, og gjenkaldte i Medlemmernes Erindring det Cirkulære, ved hvilket Medlemmerne opfordredes til at henvende sig til Bestyrelsens Formand med Tilbud eller Forslag om Forhandlingsemner (Jfr. Nationaløk. Tidsskrift XIV, S. 71).

Efter Optagelsen af de fire nedenfor anførte nye Medlemmer gaves Ordet til

Foreningens Sekretær, **Aleksis Petersen**, der fremlagde Regnskabet. Dette udviser for Regnskabsaaret 1. Oktober 1878 — 30. September 1879 af Indtægter 755 Kr. 07 Øre (deraf 688 Kr. i Medlemsbidrag og 67 Kr. 07 Øre i indvundne Renter), og af Udgifter 536 Kr.

Der skredes derefter til Valg af Bestyrelse. Ved Akklamation gjenvalgtes de fire Bestyrelsesmedlemmer: Nationalbankdirektør, Etatsraad **Levy**, Professor **Falbe Hansen**, Professor, Dr. **Will. Scharling** og Handelsbankdirektør, Statsrevisor **Levy**. Bestyrelsens femte Medlem, Bureauchef **Marius Gad** ønskede ikke at modtage Gjenvalg; i hans Sted valgtes da, ligeledes ved Akklamation, Grosserer, Konsul **Tho. Joh. Heftye** af **Kristiania**.

Professor **Falbe Hansen** indledede derefter en Forhandling om

Danmarks Skibsfart og Midlerne til at opbjælpe samme.

Til Indledningsforedraget, der findes trykt foran S. 221 fgg., knyttede der sig følgende Diskussion:

Skibsreder **M. C. Holm** gjorde opmærksom paa, at ved Tabet af Slesvig og Holsten var den danske Handelsflaade bleven betydeligt formindsket, og at navnlig slesvigske Skibe tidligere tildels holdtes i Fragtfart fra Vestkysten af Amerika til England og Kontinentet med Salpeter-, Kobber-, Erts- og Guano-Ladninger; endel af bemeldte Skibe for i Kystfart paa Kinakysten; dog var i de senere Aar vor Handelsflaade blevet betydeligt forøget med en Masse større Dampskibe, hvoraf enkelte vare ude i Kina. — Men vor Handelsflaade truedes i denne Tid af en Fare, som kunde blive ødelæggende for den, nemlig: «Udkast til Lov mod Brugen af usødygtige Skibe», som for Tiden var for i Rigsdagen; gik det igjennem, vilde vor Handelsflaade blive lammet i hele sin Virksomhed. — Paa vore danske Skibe troede Taleren ikke, at den russiske Handel vilde have nogen Indflydelse, da norske, svenske og tyske Skibe lige saa godt kunde besørge den. — I vor Konkurrence i Fragtfarten vare de danske Skibsredere endel uheldigere stillede, end vore Naboer f. Ex. Norge, Sverig og Tyskland. Vi havde f. Ex. 3⁰/₁₀ Told af de Ege- eller Jernskibe, vi kjøbte i Udlandet, og da vi som oftest fik vore større Jerndampskibe byggede i England, idet dér her i Danmark jo kun var et Firma, som kunde bygge saadanne Skibe, havde vi saaledes paa et Skib, som kostede os £ 30 000 — hvilket ikke var saa ualmindeligt — £ 900 at betale i Told, for at faa det til dansk Ejendom. Dette vare vore Naboer aldeles frie for. — Ligeledes havde vi nogle uforholdsmæssigt høje Konsulatgebyrer at betale, hvilket tildels stammede fra, at de fastsattes paa en Tid, hvor vi kun havde mindre Sejlskibe, og ikke en Handelsflaade, indeholdende saa store Dampskibe som nu. — Endvidere vare vore Skibsafgifter i danske Havne uforholdsmæssigt høje, og som Exempel anførte Taleren, at i Foraaret havde han en større Damper i en dansk Havn i Vestindien med Kjedler etc. til Sukkerkogeriet, og der betalte han mere i Ankerpenge for at losse paa en aaben Red, end han havde maattet betale, hvis samme Skib havde losset i en Dok i London.

Overkrigskommissær **C. L. Madsen** ytrede, at Grunden til vor Skibsfarts forholdsvis ringe Udbredelse eller dens Indsnevring vistnok for en stor Del var at søge i Skibenes ringe Størrelse. De svenske og norske Sejlskibe vare i Gjennemsnit dobbelt saa store som vore, og vore Sejlskibe vare derfor ikke saa vel skikkede til lange Rejser. Derimod vare vore Dampskibe større end Sveriges og Norges. — Hvad det angik at fremme vor Skibsfart, da vilde han benytte Lejligheden til at henlede Opmærksomheden paa Libau, den eneste isfri Havn, som Rusland havde ved Østersøen. Han havde i flere Aar haft Opmærksomheden henvendt paa denne Havn og skulde derfor gjøre nogle Meddelelser, som der muligt senere kunde blive Lejlighed til at komme tilbage til. Libau Havn havde nu en Dybde af 15 til 16 Fod (eng.), men Havnevæsenet havde for nylig anskaffet en Dampmuddermaskine, som kunde arbejde til 26 Fods Dybde. Der fandtes Oplagspladser og Magasiner helt nede ved Havnen og i Forbindelse med Jernbanen, og Skibe kunde derfor losse og lade paa bekvemteste Maade. Ad Jernbanen, der forgrenede sig i tre Retninger, havde Libau en let Forbindelse med Riga, over Dünaborg med St. Petersburg og Moskøw, samt Syd paa over Wilna. Søfarten var meget betydelig, i 1878 ind- og udklareredes der 2500 Skibe, hvoraf ikke mindre end ca. 700 under dansk Flag, saa at vi vare meget stærkt repræsenterede. Ogsaa vare flere Danske eller Dansktalende ansatte i Havnevæsenets og det Offentliges Tjeneste, og Danske vare i det Hele vel ansete der. Vareomsætningen var følgelig lige saa betydelig som Søfarten; Udførslen havde i 1878 en Værdi af ca. 60 Millioner Kroner (i 1875 — 17), Indførslen i 1878 beløb sig til 7 Millioner Kroner (i 1875 — ca. 6). Navnlig hvad Udførslen herfra til Libau og det uhyre Opland angik, kunde der vistnok gjøres Meget, især da der iaar var oprettet en direkte Dampskibsforbindelse mellem Kjøbenhavn og Libau, som senere vilde blive udvidet. Vor Indførsel til Libau var nu ringe, i 1878 noget over 100 000 Kroner; der var en Mængde Varer, som kunde indføres toldfrit i Rusland, og som enten forfærdigedes her i Landet eller havdes paa Oplag; han vilde nævne Kalk,

Gjødningsstoffer, Agerbrugsmaskiner o. fl., hvoraf Indførslen var betydelig; af toldpligtige Varer, Møbler, Porcellæn og Fajance, Bomuldsvarer, Petroleum, Salt osv.; hele Huse bleve møblerede fra Königsberg, og gode og smukke Ting vilde vistnok finde Afsætning, dels i Libau selv, dels i den rige Omegn.

Etatsraad, Nationalbankdirektør Levy ytrede, at det maatte indrømmes, at paa Skibsfarten hvilede der uforholdsmæssig mange og tunge Afgifter, og han kunde kun ønske, at disse Afgifter maatte blive formindskede. Konsulatavgifterne burde lattes; thi Bestemmelsen om, at de kun maatte opkræves tre Gange aarligt af samme Konsul af samme Skib, betød ikke meget. Navnlig vare de trykkende for Skibe i Fragtfart mellem Østersøen og Nordsøen. Kom et Skib i Aarets Løb til fire forskellige Havne, kunde Afgiften godt erlægges 12 Gange i ét Aar. Belgiske Skibe betale kun 1 Gang aarlig til samme Konsul, uanset hvormange Gange, de komme i samme Havn. De vare i sin Tid blevne satte med Sejlskibene for Øje og maatte nu, da Dampskibene stedse kom mere i Brug, være mere trykkende for Skibsfarten, uagtet Dampskibene ikke voldte Konsulen en forholdsvis større Ulejlighed. Vilde man hævde Tilkøbsafgiften paa Skibe, maatte man ogsaa hævde Tolden paa Materialier til Skibsbygning, da det indenlandske Skibsbyggeri i modsat Fald ikke blot vilde tabe al Beskyttelse, men endog blive modarbejdet. I Tyskland havde man ogsaa erkjendt dette og ved den nye Toldlov fritaget Skibsbyggerne for Afgifter af Materialet til Skibsbygning. — Om Skibsafgiften bemærkede Taleren, at den var noget af det Besynderligste, vi havde her i Landet. Vi have ophævet Udførselstold, — men ved Skibsafgiften ramme vi i Virkeligheden Udførselen af Varer, og den virkede forsaavidt som en Udførselstold, hvilket burde tages i Betragtning, naar der taltes om den amerikanske Konkurrence med Hensyn til vore Landbrugsprodukter. Ved Indførselen af Varer virkede den som en lille Tillægstold, — uagtet vore tidligere Tillægsprocenter forlængst ere afskaffede. Og hvad angaar Transiten (Omsætningens tredje Form), havde vi vel ophævet Transittolden; men ogsaa de gennemgaaende Varer rantes af Skibsafgiften, der altsaa ogsaa virkede som en

Transittold. Set fra Udførselens, fra Indførselens og fra Transitens Standpunkt var Skibsafgiften saaledes højst forkastelig. At betragte den som en Erstatning for Udgifterne til Fyr — hvilke vi havde en ligefrem Forpligtelse til at vedligeholde — passede slet ikke. Skibsafgiften var i Virkeligheden dødsdømt: det var givet, at Opinionen var imod den, og den kunde i Længden ikke opretholdes. Taleren nærede derfor det Haab, at Hs. Maj. Kongens Regering snarest muligt vilde hæve den. Jo hurtigere den gjorde det, desto mere fortjent vilde den gøre sig af nogle af vore vigtigste Interesser.

Grosserer, Landstingsmand **Harald Hansen** indsaa ikke, hvorledes Ophævelsen af Skibsafgiften skulde kunne ophjælpe den danske Skibsfart. Etatsraad Levy havde nys paastaet, at Skibsafgiften snarere var en Vareafgift; var dette rigtigt, vilde dens Ophævelse jo slet ikke komme Skibene tilgode, og altsaa heller ikke kunne gavne Skibsfarten. — Tyskland vilde ikke lukke sine Døre for russisk Korn, eftersom der ikke vilde blive krævet Told af det transiterende Korn. Det stod ham ikke klart, hvorledes Danmark skulde kunne komme i Besiddelse af den Transithandel, hvorom der taltes saa meget i Bladene. Det af Indlederen brugte Billede om Butikerne paa Østergade passede slet ikke: de fra Østersøen kommende Skibe paa Vejen til Frankrig, England osv. havde jo slet intet at gøre i Danmark; selv fuldstændig Frihed for alle mulige Afgifter vilde ikke foranledige dem til at løbe ind i nogen dansk Havn, saa Skibsafgiften kunde være dem ganske ligegyldig. Taleren vilde være Indlederen taknemlig, hvis han vilde paavise, hvilke de Chancer vare, der nu aabne sig for den danske Transithandel.

Prof. **Falbe Hansen** ytrede, at Skibsafgiften hvilede ofte paa Rederen, og selv naar den hvilede paa Fragten, vilde dens Ophævelse være til Gavn for Skibsfarten; thi den vilde derved blive billigere. At Tysklands Toldlov aabnede en Chance for os, forekom ham ikke vanskeligt at forstaa; thi naar Tyskland lukkede for Transiten, maatte den gaa en anden Vej, og vi laa da lige paa Vejen. Baade i Rusland og Østrig-Ungarn ventede man, at Toldloven vilde gøre det vanskeligere end tidligere for russisk Korn at gaa gennem Tyskland, og det

maatte dog antages, at man i disse Lande vidste bedre Besked. Men iøvrigt var Transiten af Korn jo kun et enkelt Exempel paa de mange russiske Export- og Importartikler, der hidtil vare gaaede over Tyskland, men som nu maatte søge andre Veje og Forbindelser, og hvor der altsaa aabnede sig en Chance for den driftige Kjøbmand.

Grosserer **Mannheimer** mente, at man kun i meget uegenlig Forstand kunde betragte Skibsafgiften som en Varetold; men hvad enten man kaldte den en Told paa Varer eller en Byrde paa Skibsfarten, talte særdeles meget for dens Afskaffelse, især da den ikke havde nogen videre stor finansiel Betydning. Skibsafgiften virkede, som af Indlederen fremhævet, med til at holde Folk borte fra os, og heri laa der virkelig en Abnormitet.

Etatsraad **Levy** troede vel ikke, at Kjøbenhavn vilde blive en stor Stapelplads for russisk Korn, da der her var særlige Vanskeligheder tilstede; men der var andre Brancher, hvor vi sikkert havde Chancer for os, og det var neppe for sangvinsk at tro, at vi vilde kunne vinde noget af den russiske Handel, som Bismarcks Toldlov og Jernbanetarifsystem vilde udelukke fra Tyskland. Man maatte jo ikke glemme, at Bismarck ikke blot havde ført sin Toldlov igjennem, men at han ogsaa agtede at gribe saadan ind i de tyske Jernbanetarifer, at der ikke længere vilde blive indrømmet udenlandske Varer Begunstigelser, da Bismarck betragtede saadanne som modvirkende hans Toldsystem. Noget af den russiske Transit, som Hamborg tidligere havde haft, men som det Bismarck'ske Jernbanesystem vilde ødelægge, kunde vi maaske komme i Besiddelse af (Bomuld, Sprit); men naturligvis maatte vi, naar vi vilde benytte os af de Chancer, der kunde aabne sig, indrette vor Husholdning derefter og ikke lade Alt gaa i den gamle Gænge. Meget sagkyndige Mænd mente, at der virkelig vilde aabne sig Chancer for forskellige Brancher (en Udvidelse af Møllenæringen f. Ex.); men det overraskede ikke Taleren, at Andre bestred Tilværelsen af dem. Overalt, hvor Taleren havde færdedes, og saa gammel han var, havde han altid hørt, at naar Nogle paastod, at der vilde aabne sig Chancer i en eller anden Retning for en Plads, erklærede Andre, at de ikke kunde se saadanne Chancer. Han

mindedes saaledes, som et Exempel, at da den anden Dampmølle anlagdes i Kjøbenhavn, mente kloge Folk, at den snart vilde være ødelagt — og nu havde vi vel omtrent en halv Snæs Dampmøller alene i Kjøbenhavn, foruden mange i Provinserne og han troede, at de alle trivedes ret godt.

Grosserer **Fritsche** udtalte sig imod Skibsafgiften, som han nærmest opfattede som en Afgift paa Rederne. Det var en Afgift, der, netop fordi den var saa lille, vanskeligt kunde væltes over paa Kjøberne; men den var samtidigt stor nok til at genere. Det var en lille, men irriterende og drillende Afgift, der burde hæves, saa at det kunde være bekjendt, at der i Danmark findes bekvemme Anløbssteder. Han kunde ikke forstaa, at Grosserer Hansen, der dog var en Modstander af den ubetydelige Accise, vilde holde paa Skibsafgiften.

Grosserer **Harald Hansen** svarede, i Anledning af Etatsraad Levys Antydning af Muligheden af en Transithandel med Bomuld, der hidtil var gaaet over Hamborg til Rusland, at denne Handel formentlig alene havde sin Grund deri, at Bomulden til enhver Aarstid kunde føres pr. Jernbane fra Hamborg, medens den fra Kjøbenhavn skulde føres til Rusland tilsøs, og Forsendelsen til St. Petersborg altsaa kun kunde finde Sted i de faa Maaneder af Aaret, da denne Havn var isfri (Stemmer: Men Libau!), saa at Rusland ligesaa godt kunde tage sit Bomuld direkte fra Produktionsstedet. Det var derfor umuligt for Kjøbenhavn at erhverve denne Forretningsbranche.

Overpostmester **Petersen**, cand. polit. **Aleksis Petersen**, Grosserer **Mannheimer** og Grosserer **Harald Hansen** vexlede nogle Bemærkninger om den tyske Toldlovs Bestemmelser med Hensyn til Transit. (Jfr. S. 305).

Efter nogle Repliker fra flere af de foregaaende Talere sluttede Diskussionen.

Paa Mødet optoges til Medlemmer af Foreningen:

Tømmerhandler Karl Frederiksen,
 Skibsreder M. C. Holm,
 Grosserer A. Seligmann,
 Vicekonsul, Dr. phil. Thulin af Helsingør.
