

anser det imidlertid rigtignok for at være en lidet helbig Stilling ligeoverfor dette Spørgsmaal, dersom man tror blot at burde indskrænke sig til at undersøge, hvorvidt Skibsafgiften er af den Natur, at den kunde forhindre Danmark fra at tilegne sig nogle af disse Fordele. Vor Opgave maa vistnok ikke blot være at regne ud saa omhyggeligt og med saa fine Brøker som muligt; hvorvidt denne eller hin Hindring kunde være afgjørende imod Fordelens Opnaaelse, vi bør vistnok gaa over til det Positive og undersøge, hvad vi kunne gjøre for at lette og fremme hele denne Sag. Men selv om vi ville sætte os paa det mere negative Standpunkt, som den høitærede Finantsminister har valgt, tror jeg ikke, det kan mistjendes, at Skibsafgiften i Virkeligheden danner en væsentlig Hindring, maatte ikke den eneste, maatte ikke den største, men dog altid en Hindring; maatte kunne vi ikke, selv em den ryddes af Veien, alligevel opnaa de Fordele, vi eftertragte, men i og for sig danner Skibsafgiften dog en ret betydelig Byrde. Den høitærede Finantsminister sagde, at den var 4 Dre pr. Td. Korn; tager jeg ikke feil, saa vil dette sige 4 Dre pr. Indgaaende og 4 Dre pr. Udgaende. (Finantsministeren: Ja!). Altsaa, naar vi skalde anstille Beregninger, gjøre vi rettest i, hvor vi tale om Transithandel, ikke at sige 4, men 8 Dre. Nu mente imidlertid den høitærede Minister, at vi have en Bestemmelse i Loven af 1863, som siger os, at ikke alene de Varer, der transitere, men ogsaa de, der passere vore Frioplæg, fritages enten for hele Skibsafgiften eller i alt Fald for den ene Del af denne. Det er meget rigtigt; men da nu Forholdet, som den høitærede Minister ogsaa selv ved en tidligere Leilighed har bragt i Erindring, er af den Bestaaenhed, at den Søvedvare, om hvis Transit der kan blive Tale, nemlig russisk Korn, ikke kan transitere paa den Maade, at den slipper for Afgiften, enten naar den gaar ind og ud, eller i alt Fald naar den gaar ud, men da Varen er af den Bestaaenhed, at den, for at Transithandelen skal kunne komme istand, maa tages herind og undergaa i alt Fald en partiel Behandling og Forbedring, saa kommer denne Bestemmelse i Loven af 1863 slet ikke til Nytte. Skal Danmark kunne erhverve Noget af Transithandelen med russisk Korn, saa maa den danske Handelsstand se sig istand til at gjøre det Samme, som de tydske Kjøbmænd hidtil have gjort med det russiske Korn, nemlig tage det ind til Behandling og en saadan Specifikation, at det hører op at være ganske den samme Vare, som det var forud. Heri tror jeg ikke, at jeg tager feil; det er vistnok Noget, hvorom Alle i Pragis have været enige. Jeg erindrer tydelig, at jeg har set dette fremhæve under de Forhandlinger, der have været førte, netop fra deres Side, som vilde gjøre gjældende, at Danmark ikke havde nogen Fordel at

vente i denne Henseende. Vi ville altsaa blive flaaende ved, at denne Skibsafgift ganske sikkert vil komme til at tyngge paa den Transithandel, som vi kunde være istand til at tilegne os paa Grund af Forandringerne i den tydske Toldlovgivning. Men dernæst sagde den ærede Finantsminister: Hvad er det at tale om disse 4 Dre, (som vi bestandig maa erindre er 8,) hvad Rolle spiller dog disse, naar man har en afgjort Sikkerhed for, at Varen skal tages i Land, Skibet skal løses, Varen skal transporteres, forandres, tørres, blandes og derpaa igjen lades i Skib, hvad Rolle spille saa disse 8 Dre? Jo, disse 8 Dre spille netop for den Art Handel en meget væsentlig Rolle. Hvis vi toge russisk Korn herind for at spise det, saa vilde et Tillæg af 4 Dre i Prisen pr. Td. — da bliver det kun 4 Dre; naar vi nemlig bruge Kornet her i Landet, falder Skibsafgiften kun een Gang paa det — være forføindende og intetbetydende, thi det kom kun til at udgjøre en ringe Part af den Fortjeneste, som Importørerne og Forhandlerne fik for den Vare, der spises op her i Landet. Men naar hine 8 Dre skulle tages ud af den Fortjeneste, som kan naas af en ren Transithandel, saa blive de let en meget væsentlig Del af Fortjenesten, det er ganske klart. Det vilde være en god Fortjeneste, om man vilde sige, at en Td. Korn, som blev indført her til Landet og blev spist her, afgav en Nettofortjeneste til Importøren, lad os sige af 50 Dre. Derpaa er 4 Dre ikke nogen saa stor Sag. Men dersom Transithandleren ved at føre en Td. Korn hertil fra Rusland og igjen herfra et eller andet Sted hen kunde have en Fortjeneste af 25 Dre, saa vilde det være Meget, og deraf vilde 8 Dre udgjøre en særdeles stor Post. Derfor tror jeg ikke, at man skal betragte det Hele som saa lidet Betydende, som den høitærede Finantsminister gjorde. Jeg tror i Virkeligheden, at denne Afgift vil spille en større Rolle paa dette Omraade, end han vilde indrømme. Imidlertid maa jeg tillade mig at fremhæve, at Spørgsmaalet om Skibsafgiftens Hensigtsmæssighed og om Rimeligheden og Fornuftigheden af dens Ophævelse har for Fleres Bedkommende, og ganske særligt for mit, ikke været knyttet til de eiendommelige tydske Toldforhold, men til en almindelig økonomisk Betragtning om denne Afgifts Natur og dens Indflydelse paa vor Handel og Skibsfart i det Hele. Om Tydskland saa aldrig havde forandret en Tøddel i sin Toldlov, var det min Mening, og vedbliver det at være min Mening, at denne Afgift er særdeles uhenfigtsmæssig for os, og at vi gjøre vort Land en daarlig Tjeneste ved at bevare den. Dersom man kan faae denne Afgift helt hevet, anser jeg det for at være det Bedste; kunde man naae at faae den nedsat til det Halve, anser jeg det i alt Fald for at være halvt vundet. Naar den høitærede Finantsminister mente, at min ærede