

Varerne tilgode." Som særlig Indvending mod Skibsafgiften anføres, at denne Beskatning rammer Varerne efter et urigtigt og ubilligt Princip, nemlig i Forhold til deres Volumen, til deres Omfang uanset deres Værdi eller øvrige Beskaffenhed, og som et særligt Exempel herpaa anføres Skibsafgiften for Stenful, som dengang var 6 St. og som efter den nugældende Lov er 3 St. eller 6 Dre pr. Td., hvis det endelig maa være mig tilladt af dette tidligere Andragende fra 1858 at anføre endnu et Sted, saa hedder det deri: „Det kan ikke noksom erkendes, at billige Skibsafgifter ere en nødvendig Opmuntring for et Lands Handel, og at Intet er mere afkræftende i alle Handelsforhold og Handelsforbindelser end høie Skibsflaveringsudgifter, selv om disse i sidste Instans maa falde paa Vare-Indførsel og Udførsel. Skibsfarten er underkastet en universel Konkurrence og den Stat, der gjør den til et Beskatningsobjekt, sætter sin egen Skibsfart ud af Stand til at konkurrere med Skibsfarten i de omliggende Lande“. I det sidste Andragende henviser Grosserer-societetets Komite til sin tidligere Udtalelse og udtaler sig særlig om den Illusion, at det var fremmede Nationers Skibe, der væsentlig udredede denne Afgift, idet man oversaa, at det var Varerne, der ved en forhøjet Fragt maatte refundere Skibets Extraudgifter, saaledes, at det tilsidt blev Konsumenterne i Indlandet, der kom til at betale Afgiften derved, at Prisen paa Varerne blev fordøret gennem Fragten. Tillige fremhæver Grosserer-societetets Komite som et Moment, der er kommet til senere end 1858, det Uhenigtsmæssige og Unaturlige i, at Varer, som føres ad Søveien, beskattes gennem Skibsafgiften, medens Vare-Indførselen paa Jernbanen ikke alene er fri, men endog saa begunstiges ved billige Godstaxter. Grosserer-societetets Komite vedkjender sig altsaa endnu i Slutningen af 1879 de samme Anskuelser, som den udtalte allerede for 21 eller 22 Aar siden. Men tillige erklærer Grosserer-societetets Komite i sit sidste Andragende, at der er kommet et nyt Moment til, nemlig det samme, som jeg tillod mig at gjøre gjældende paa Forslagsstillerens Begne ved Sagens første Behandling, og det er nemlig det, at, som det hedder i Andragendet, den nye Toldlov i Tydskland vil kunne give Anledning til, at den russiske Indførsel og Udførsel vil søge nye Handelsveje, og det er da af Vigtighed, at det ikke opsettes at tilstaa saadanne Lettelser, at Danmark med Held kan konkurrere med andre Nationer. For først Handelen banet sig andre nye Veie, vil det være forbundet med store Banfærligheder at lede den i et nyt Spor, og det bør derfor ikke opsettes at opgive en Afgift, som ogsaa af andre Grunde maa ønskes ophævet. Det vil maasse erindres, at det ved Sagens første Behandling fra den høitærede Finantsministers

Side blev gjort gjældende, at dette var jo dog kun en Mulighed, maaste endog saa kun en fjernliggende Mulighed, der grændsede til Usandsynlighed. I den Henseende har Grosserer-societetets Komite en ganske modsat Mening, thi Komiteen siger i sit Andragende, at Forholdene ved den nye tydske Toldlov og ved de Bestræbelser, som af vore Naboer lægges for Dagen for ved Lettelser at tilegne sig den russiske Transit-handel, ere saaledes forandrede, at man nu bestemt maa udtale sig for Skibsafgiftens fuldstændige Ophævelse. Saaledes vilde Grosserer-societetets Komite ikke have udtalt sig, dersom den kun anfaa det for en fjernliggende Mulighed. Jeg tror, at man tør lægge en vis Betydning i en Udtalelse fra denne Komite, som er den vigtigste og maasse eneste Repræsentation for Handelsstanden her i Danmark. Men foruden denne betydningsfulde Udtalelse er der tillige siden Sagens første Behandling kommet andre Momenter til, som gaa i samme Retning. Man har ikke blot her fra Kjøbenhavn gjort forberedende Skridt for at kunne modtage den russiske Indførsel, som vil blive henvist til at søge andre Veie end de hidtil værende Veie gennem de tydske Stater, men det har tillige været berettet i de offentlige Blade, at man ogsaa fra russisk Side har havt Opmærksomheden henvendt paa at søge sig andre Handelsveje og andre Stabelpladser, og at man har underkastet dette Spørgsmaal en omhyggelig Overveielse, idet man dels har havt sin Opmærksomhed henvendt paa Sverrig og dels paa Danmark, særlig da paa Kjøbenhavn, og det er blevet meddelt, at man fra russisk Side er kommen til det Resultat, at Kjøbenhavn vil være at foretrække fremfor svenske Handelspladser. At man ogsaa paa anden Maade i Rusland gjør betydelige Anstregelser i saa Henseende, vil fremgaa af de Beretninger, som ere fremkomne om Planer til Anlæg af en stor Havn ved Liebau, som er det Sted ved den russiske Østergjyst, hvor man mindst er udsat for de uheldige Forskold. Under disse Omstændigheder kan jeg ikke tro Andet, end at der maa være forøget Opfordring for den danske Lovgivningsmagt til at fjerne de Hindringer, som Skibsafgiften kan lægge for, at den russiske Transit-handel kan søge de Veie, som vi maa ønske, at den vil søge, og som den selv synes at være det Ønske at tage. Grosserer-societetets Komite slutter sit Andragende med at udtale, at, naar den tidligere har ment at kunne nøies med en delvis Ophævelse af Skibsafgiften, maa den nu anbefale dens fuldstændige Ophævelse, og den antager ikke, at der behøves noget Bederlag derfor. Det er den samme Anskuelse, fra hvilken Forslagsstillerne ere gaaede ud, nemlig at den Fordel, som det vil være for Danmark at drage den russiske Transit-handel over Kjøbenhavn, vil være saa betydelig, at det Offer, som man bringer ved Skibsafgiftens Ophævelse, i finant-