

høvet, men det forekommer mig dog, at en saadan fort Sætning ikke er tilstrækkelig til derpaa at bygge en Paastand om, at Staten skulde give Slip paa en Indtægt af 800,000 Kr. aarlig. Det forekommer mig, at det godt kunde tænkes, at der vilde komme Andragender fra andre ærede Medborgere om, at det vilde være en meget ønskelig og nyttig Bøttelse for forskjellige Industrigrene o. desl., om visse Afgifter bleve ophævede, uden at man dog vilde være istand til af Hensyn dertil at sige disse Andragender. Det forekommer mig derfor, at, naar man altsaa skal tage Hensyn til Klagerne over Afgiften og betragte dem som en Grund til dens Ophævelse, bør disse Klager være støttede af ganske anderledes Grunde end dem, der forekomme i disse Andragender, idet de paa ingen Maade kunne anses for fyldestgjørende. Saa er der jo endelig ogsaa til selve Udvalget indkommet en Skrivelse fra Grosserer-societetet, ledsaget af en anden Skrivelse, paa hvilken Societetet henleder Opmærksomheden, som indeholder de Grunde, man savner i de tidligere Andragender. Men det forekommer mig ganske vist, at den Begrunder, der gives, ikke just er til Held for dem, der kunne ønske at virke for Afgiftens Ophævelse. Naar man spørger om, hvad der egentlig har været det Hovedargument fra gammel Tid, som er paaberaabt for Skibsafgiftens Forfæstlighed, er det jo vistnok det, at den hviler paa Varerne, og at den hviler saa ulige uretfærdig paa dem, idet den fortrinnsvis rammer de voluminøse Varer. Dertil er nu for det Første at sige, at, juridisk set, hviler den principalt paa Skibene, og det vil altsaa være et Spørgsmaal, hvorvidt det lykkes Rhederne at vælte Afgiften over paa Befragterne. Det har man imidlertid vistnok i Almindelighed antaget, og navnlig i Andragendet af 1858 er det udtalt aldeles bestemt og sikkert, at det er Varerne, paa hvilke den hviler. Men saa ser man jo i denne Skrivelse, at det hedder, at som Forholdene for Liden ere, er der neppe Tvivl om, at Afgiften hviler paa Skibene, fordi Tilstanden ikke er saaledes, at det er Rhederne muligt at holde sig skadesløse paa Befragternes Beføstning. Altsaa, man maa antage, at der i alt Fald er de Liden, hvor den hviler paa Rhederne, og jeg tror ogsaa, at det er bemærket, at der er visse Farter, nemlig de oversjøiske, hvor det under alle Omstændigheder ligger nærmest at antage, at den hviler paa Skibene. Naar man saa spørger, hvad Økonomerne lære, ser man f. Ex. i „Danmarks Statistik“, at det ikke kan undgaaes, at i mange enkelte Tilfælde forblive Fragterne upaavirkede af Afgiften, saa at den kommer til at hvile paa dem, der have maattet udrede den, nemlig Rhederne. Altsaa, baade Theoretikere og Forretningsmænd erkjende, at der i alt Fald i et ikke ringe Omfang er

Spørgsmaal om, at denne Afgift kan komme til at hvile paa Skibene. Og naar man saa spørger Erfaringen fra Ophævelsen af den indenrigste Afgift, er der vel heller Ingen, der drifter sig til at sige, at Omsætningen just skulde være bleven formindsket med det Beløb, Afgiften tidligere udgjorde. Det forekommer mig derfor, at med Hensyn til et saadant Kardinalpunkt som selve Spørgsmaalet om, hvorpaa Afgiften hviler, hersker der en ingenlunde klar Stilling, idet der fra forskjellige Sider fremsendes Paastande, som man ingenlunde kan seie af Veien ved at sige, at de ere urigtige, idet Afgiften under alle Omstændigheder ubetinget skal hvile paa Varerne. Men naar det altsaa er Tilfældet, kommer det Argument frem, som det forekommer mig, at man ikke kan afvise, nemlig at, hvis Afgiften hviler paa Skibene, i alt Fald i et vist Omfang, kommer den ogsaa for en væsentlig Del til at bæres af Udlændinge, for saa vidt som jo Skibsfarten til og fra Danmark, saaledes som den Skrivelse fra Finansministeriet viser, der ledsager Betænkningen, om ikke for en større Saa dog for en væsentlig Del besørjes af udenlandske Skibe, og hvis Afgiften altsaa bæres af disse, vil den forsaavidt ogsaa komme til at paahvile Udlændinge. Men, siger saa den tidligere omtalte Skrivelse, det er et Argument, der ikke betyder Noget, for det er dog en ringe Trøst, at man tager en Del Afgifter fra Udlændinge, naar man til Gjengæld for en stor Del ødelægger sin egen Skibsfart. Ja, det er jo altsaa en Paastand, som det gjælder om at bevise, og naar man nu skal bevise den, ligger det nærmest at søge Beviset i Exempler, hentede fra de Skibe, som i særdeleshed komme til at affolde disse Udgifter. Det er da, som fremhøvet, navnlig de Skibe, der seile i Paletfart, og ganske rigtig har Skrivelsen ogsaa taget et Exempel herfra, nemlig fra Dampskibsselskabet Kjøbenhavn—Newcastle; den har da angivet, hvilke Beløb der af dets Skibe ere svarede i Skibsafgift; men nu vil jeg dog spørge ærede Medlemmer, der kjende til Forretningsforholdene, om en Henviisning til det nævnte Selskab kan være et Bevis for, at Skibsafgiften ødelægger den danske Skibsfart, eller om ikke dette Selskab, trods den Afgift, det har maattet svare, dog har gjort forholdsvis gode Forretninger, og om Noget kan indestaa for, at, hvis vi nu ophæve Skibsafgiften, saa virkelig Befordringen af Varerne vil blive i tilsvarende Grad billigere, eller om ikke Konsekventsen vil blive, at dette Selskab muligvis nyder den forhøiede Indtægt og altsaa det Sele vil blive en Gave til de private Rheder. Man fremhæver saa ganske vist — og det er et Argument, der ofte kommer frem ved Spørgsmaalet om Skibsafgiften, — de store Procenter af Skibenes Værdi, som denne Afgift udgjør; men der er en anden Faktor, man burde medtage ved