

denne Leilighed, og det er, at man burde opgive, hvor Meget et Skib kan tjene paa en Reise. Det er opgivet for mig, at efter Omstændighederne kan den Fortjeneste, der indvindes, være uforholdsmæssig stor i Forhold til det Beløb, der svares i Skibsafgift; men er det da i og for sig saa urimeligt, at Staten, naar den har den store Mængde Udgifter, den virkelig har i Skibsfartens Interesse, naar den veileder Skibene, naar den lyser dem paa Veie saa langt som muligt, naar den Aar efter andet udgiver et Beløb, som de Herrer nærmere kunne undersøge paa Finantsloven, og som, mildest talt, er lige saa stort som den hele Indtægt af Skibsafgiften — er det, spørger jeg, saa urimeligt, at den faar en lille Procent af den Fortjeneste, som indvindes af denne Veie? Det forekommer mig, at naar man har sagt, at det er en urimelig Skat, fordi den hviler paa Sønningen, maa man hufte paa de store Udgifter, som netop i Sønningens Interesse afholdes af Statskassen, og som i og for sig jo dog maa tages i Betragtning, naar Spørgsmaalet er, om der er en vis Rimelighed for, at Staten til Gjengæld tager en vis Afgift af Skibene eller af den Mand, der faar sine Varer af den Veie. Det forekommer mig at være Spørgsmaal, der ikke ere saa utvilsomme, at man uden videre kan sige, at den Afgift, der paalægges Skibene, skulde i og for sig være saa fuldstændig urimelig. Naar vi saa spørge, hvad der bliver tilbage af Raisonnementet i Skrivelsen, ja, saa er det en Henviisning til disse Smaaafbe, disse Seilskibe paa 80—150 Register-Tons, der udgjøre Hovedmassen af Provindernes Handelsflaade; men det er dog vel paa den anden Side vist, at det Raisonnement kan kun føre til, at man saa lemper eller nedsætter Afgiften for disse Skibes Vedkommende; men det kan ingenlunde være tilstrækkeligt til, at man derpaa kan støtte en fuldstændig Ophævelse af Skibsafgiften i Farter, hvorom Skrivelsen selv udtaler, at Afgiften paa ingen Maade der spiller nogen videre Rolle. Nei, naar man vil søge efter Hovedargumentet for Skibsafgiftens Ophævelse, findes det i det Andragende, der indkom ifjor i November, og i hvilket Grosserer-societetets Komite erklærer, at, medens den tidligere har kunnet nøies med at hebe om en Nedsættelse, saa maa den nu ubetinget ønske, at Afgiften fuldstændig ophæves, og i saa Henseende henvises der jo til den Chance for at tilegne sig den russiske Transithandel, der formentlig var tilstede dengang. Det er ogsaa et Argument, der har spillet en Hovedrolle under Forhandlingen og navnlig er fremhævet som Grund til at fordrø, at hvorledes det end gik med de andre Afgifter, skulde Skibsafgiften under alle Omstændigheder nu strax ophæves. Det Argument har Udvalgets Flertal

ikke kunnet tillægge nogen afgjørende Betydning; thi selv om Muligheden for at tilegne sig denne Transithandel var endnu sikrere, end den viser sig at være — jeg tror, at jo længer Tid der gaar hen, bliver Muligheden fjernere og fjernere — saa er det jo dog en meget betænkelig Sag at købe en saadan Chance ved at lade Statskassen offre herved 800,000 Kr. aarlig. Hvis man nu tænkte sig, at der var Spørgsmaal om at yde positive Bidrag for at tilveiebringe denne Transithandel, og man saa stillede til Statskassen det Forlangende, at den i Anledning af de Foranstaltninger, der maatte træffes, skulde aarlig yde et Bidrag af mindst 800,000 Kr., da tvivler jeg paa, at Noget vilde gaa ind paa et saadant Forlangende; men hvad er det Andet, naar man siger, at Statskassen af Hensyn til denne Chance skal opgive en Indtægt, som den fra tidligere Tid har. Men naar altsaa det Argument brister, skjønner jeg ikke rettere, end at der ikke egentlig kan paavises nogen tilstrækkelig Grund for just nu over Hals og Hoved at tage fat paa en Reform af Skibsafgiften. Der kan maaske reises Indvendinger mod Skibsafgiften, og jeg vil heller ikke i og for sig forsvare den; jeg har kun samtidigt med at modvivere, hvorfor Flertallet ikke ønsker at stille denne Afgift saa exceptionelt og sige, at den maa under alle Omstændigheder ryddes af Veien, før vi tage fat paa de andre Afgifter, ment at burde fremhæve de Argumenter, som kunde paavises til Bedste for den og formentlig ville stille den i alt Fald i et mildere Lys, end man undertiden er tilbøjelig til at stille den i. Men naar det altsaa er givet, at denne Grund nu ikke længer foreligger til over Hals og Hoved at gjøre det af med den, er det dog naturligt, at man tager Spørgsmaalet om en Reform af den op i Forbindelse med de andre Spørgsmaal, der jo ligesaa stærkt som denne have trængt sig frem og gjort Krav paa Løsning. Hvad er det egentlig, som i Særdeleshed ansøres mod Skibsafgiften, naar man gaar ud fra, at den hviler paa Varerne? Det er jo hovedsagelig det, at det er de voluminøse Varer, der betynges særdeles af den. Derfor er der ogsaa i Andragendet fra Grosserer-societetet i 1858 henvist til, at Skibsafgiften forkul skulde bestemmes lavere end Skibsafgiften for andre Varer; den skulde altsaa f. Ex. sættes kun til 8 Sk. pr. Kommercelæst, medens den for andre Varer sættes til 48 Sk. Det, som man altsaa egentlig vil opnaa, er en Lempelse af Importafgifterne for disse voluminøse Varer, men hvorledes vil dette bedst og mest rationelt opnaas? Det opnaas gennem en Reform af Løbløven, og derfor er det ogsaa i det tidligere Udvalgs Betænkning, som er citeret i vor Betænkning, fremhævet, at, naar der bliver Spørgsmaal om en Reform af disse forskellige Afgifter, saa turde der være de Poster paa Løbløven, der lige saa