

ikke faa ganske lidt, bliver der godtgjort 10 Dre pr. Pot, medens den Afgift, som en saadan Spiritist — Spiritfabrikant — erlægger, som sagt, kun udgjør $6\frac{9}{10}$ D. pr. Pot. Der vindes altsaa ved Udsjælf af Brændevin 3 D. pr. Pot. Jeg omtaler dette, fordi det vækker Grindring om den den Tid, da der blev ført en heftig Kamp her i Thinget om, hvorvidt man skulde gaa ind paa denne Udbyttebeskatning eller ikke. Jeg vil haabe, at det ikke vil vare længe, inden vi staa overfor en lignende Debat, og at da mange af mine daværende Modstandere ville komme til at slutte sig sammen med mig; thi al den Allarm, som blev gjort dengang om disse Instrumenters Upaalidelighed, var jo en Interesseskællarm, som var meget naturlig, men som i Virkeligheden — Tiden har viist det — ikke havde Noget at betyde. Jeg skal altsaa sige, at, hvor villig jeg end vil gaa ind paa en meget høiere Brændevinsbeskatning end den nuværende, og hvor gjerne jeg end vil bruge Brændevinsfatten til Kompensation, navnlig for Løld paa Kaffe, vil jeg ikke paa nogen Maade anvende den i dette Dieblit til Kompensation ligeoverfor Skibsafgiften, som efter min Mening er en lidet trykkende Afgift, en Afgift, som er næsten umærkelig, og som endog fordeler sig paa fremmede Undersaatter. Med disse Ord skal jeg paa det Bestemteste udtale mig imod denne Sags Fremme.

Schlegel: Jeg kommer til at udtale mig omtrent i samme Retning som den ærede sidste Taler. Jeg finder kun Anledning til at gaa lidt nærmere ind paa denne Stats Beskaffenhed for at undersøge, hvem den i Virkeligheden rammer, og hvem der bærer den. De Herrer vide vel alle, at Koldbloven af 1863 indførte Skibsafgift til Besæderlag for forskellige dengang bestaaende Afgifter, særlig Fyrsgift og Laste penge. Skibsafgiften er jo i sit Væsen en Betaling af Skibene for den Hjælp, som de faae igjennem Statens Fyrvesen, saaledes som det nu er indrettet. Det er altsaa ret naturligt, at et Skib svarer denne Afgift, og jeg tror, at der kun findes faa Lande, hvor der ikke kræves Skibsafgift under den Form. Jeg tror ogsaa at burde tilføie, at, om ogsaa vor Skibsafgift maatte staa noget over, hvad der kræves i flere Lande, staa den paa den anden Side under, hvad der kræves i adskillige andre Lande, og ingenlunde kan siges at være uforholdsmæssig høj. Det var, tror jeg, Hensynet til Bequemmelighed og til at fremme Skibsfartens Interesse, der gjorde, at man bestemte, at Afgiften ikke skulde udredes af Skibet som saadant, men kun af det bestuvede Rum i Skibet. Naar man fastholder dette, vil det ikke være saa forunderligt, som flere finde det, at der svares samme Afgift, enten Varerne, som findes i Skibet, ere værdifuldere eller af ringere Værdi. Forholdet er altsaa i Virkeligheden det, at kun de Skibe ere

fri, som ingen Bestuving have. Med Hensyn til de Skibe, som ere bestuvede, falder det da ganske naturligt, at man ikke kommer ind paa at undersøge, om Afgiften er fordelt i det rette Forhold, thi der er i Virkeligheden slet ikke tænkt paa at fordele den efter Varerne. Ville vi nu undersøge, hvem der i Virkeligheden bærer disse Afgifter, saa maa man først være opmærksom paa, at den i sin Begyndelse — jeg skal nærmere komme ind paa at undersøge, om det ogsaa efter Afgiftens Virkning forholder sig saaledes — hviler paa Rheberne, der udrede Skibsafgiften. Importørerne og Exportørerne, som man nævner, kunne kun ad indirekte Veie komme til at udrede disse Afgifter, forsaavidt nemlig der paa Grund af Skibsafgiften indtræder en Forhøielse af Fragten, ellers ikke. Vi komme da til at undersøge, om Skibsafgiften vil medføre en Forhøielse af Fragterne, og om Skibsafgiftens Ophævelse vil medføre en Forringelse. Jeg tror, at det er et Spørgsmaal, som vil være overordentlig vanskeligt at faae besvaret, men uden at man er kommen til Klarhed om det, tør man ikke komme til det Resultat, at det er paa Varerne, at Afgiften hviler. I endel Tilfælde er det aldeles sikkert, at den ikke hviler paa Varerne, men at det er Rheberne af Skibet, som betale Skibsafgiften, og det er i alle de Tilfælde, som den ærede sidste Taler nævner, hvor der sælges svømmende Ladninger. I de Tilfælde, hvor der sluttet Fragt i oversjøiske Havne, vil det omtrent altid gaa saaledes til, at Fragten sluttet ved at betale Skipperen en vis Fragt pr. Ton af de Varer, han har inde, i Reglen for Ordre Kanalen, og han faar affurat den samme Fragt, enten han i Kanalen faar Ordre til at gaa til Kjøbenhavn, Malmsø eller Stettin. Det er klart, at i det Tilfælde komme Rheberne alene til at bære Afgiften, Hvad enten der er Skibsafgift eller ikke Skibsafgift, bliver Fragten affurat den samme. Der er desuden ikke saa andre Tilfælde, hvor det maa siges, at Fragten ikke kommer til at rette sig efter Skibsafgiften. Fragterne udbydes i Udlandet paa forskellige Pladser til nogenlunde særlige Priser, og jeg skulde tage meget fejl, om virkelig det, at et Skib blev fragtet til Kjøbenhavn, vilde forbyde Fragten fremfor det Tilfælde, at det blev fragtet til en nærliggende Havn, hvor Skibsafgiften var mindre. Det, som Skipperne tage oversøende Hensyn til, er, om de kunne faae Fragt tilbage fra den Havn, hvortil de ere fragtede. Det er af stor Betydning for dem, at de have Lethed ved at faae Fragt tilbage. Er dette Tilfældet, gaa de naturligvis for billigere Fragt til en saadan Havn end til andre Steder. Jeg er altsaa tilbøjelig til at mene — og jeg tror, at mange Sagkyndige ville give mig Medhold — at i mange Tilfælde vil det slet ikke komme i Betragtning, om der er Skibsafgift eller ikke, Fragterne ville blive de samme. I alle de Tilfælde, som jeg har fremhævet, vil det ikke virke