

finder det høist besynderligt, at medens der i Norge svares, om jeg husker ret, 70 Ore pr. Pot eller maasse kun 60 Ore, og i Sverrig 40 Ore, svares der her — ja hvad svare vi — 6, 7, 8, 9, 10 Ore (Stemmer: 11 Ore!) naa, lad gaa 11 Ore; men det er dog en forførdelig lille Skat i Sammenligning med den anden. Jeg bilder mig slet ikke ind, at en forhøjet Brændevinsafkat vil kunne affstatte al Misbrug af Brændevin; saa kom den i alt Fald til at maatte gaa Haand i Haand med andre Foranstaltninger og Lovforskrifter. Men det er rigtigt at forhøje den. Brændevinen er en Nødhjælp, og den bruges for meget. Jeg har heller ikke det Mindste imod, at der lægges en Skat paa Baiersk Al. Jeg tror, det misbruges i fuldkommen saa høi Grad paa mange Steder som Brændevinen, og hvis man vilde sige, at Brændevinsafkatten falder paa Arbeidsklassen eller næsten udelukkende paa Arbeidsklassen paa Landet, saa siger jeg, at en Skat paa Baiersk Al vil falde hovedsagelig paa Arbeidsklassen i Kjøbenhavn. De Herrer, som ikke kjende til det, ville neppe tro, i hvilken Grad Nødhjælpen af Baiersk Al overdrives. Der er altsaa Spørgsmaal, som jeg tror ere paatværgende nødvendige at besvare. Jeg tror, at det er ønskeligt og nødvendigt, at der engang begyndes paa at tale om økonomiske Reforme, og at disse iværksettes i en nær Fremtid. Jeg tror, at dette er et Forsøg paa at komme frem ad en Vej, som idetmindste jeg og de fleste Medlemmer, der høre til samme politiske Side som jeg, ønske at gaa; thi vi ere oprindeligt et Reformparti; vi ere slet ikke et Stilstandsparti. Vi have ondt ved og det koster os stor Resignation at blive staaende stille. Vi indse, at det har været nødvendigt. Vi have pligtmæssig skiftet Front, fordi det var nødvendigt; men at blive staaende ganske stille, naar der dog er en Tanke af Mulighed for at komme frem paa enkelte Punkter, kunne vi ikke finde os i i Længden. Jeg ønsker altsaa ligesom den sidste ærede Taler, at Sagen bliver taget under Overveielse. Jeg tror ikke, at den er moden til at fremmes. Jeg skal være meget tilbageholdende og nøisom, hvad Resultat man saa kommer til, men en videre Forhandling tror jeg vist er nødvendig.

**S. Hansen:** Det er en Udtalelse fra den sidste ærede Taler om, at Skibsafgiften i Virkelighed er en Vareafgift, der giver mig Anledning til at tage Ordet for at nedlægge en bestemt Protest mod denne Paastand, som saa ofte er kommen frem ikke blot her men ogsaa andre Steder i den senere Tid. Det er allerede paavist af det ærede 1ste Medlem for 10de Kreds (Tessen) og det ærede 6te Medlem for 2den Kreds (Schlegel), at det i mange Tilfælde aldeles klart ikke er

Tilfældet, at Skibsafgiften er en Vareafgift, og jeg forstaar ikke, hvorledes den sidste ærede Taler med saa stor Bestemthed kunde refusere at lade sig overbevise af, hvad der fremkom fra de to ærede Talere. Jeg skal forsøge at udvikle den samme Tanke, som sidst er omtalt af den ærede Taler fra 2den Kreds (Schlegel). Jeg tror ikke, man kan beskrive Rigtigheden deraf. Naar et Skib ligger ude i Ostindien og befragtes til en Rejse til Europa for en vis Fragt, for hvilken Skibet er forpligtet til at seile til en hvilken som helst af det store Antal 50 eller 60 Havne, som Ladningsmodtageren selv kan vælge imellem, og Skibet først faar Ordre, naar det kommer til en Havn i Europa, og denne Fragt aldeles ikke bliver en Ore høiere eller lavere, hvilken som helst af disse Havne vedkommende Ladningseier lader det gaa til, er det indlysende, at, fordi der er en Skibsafgift i Kjøbenhavn, vil ikke Fragten derfor blive en eneste Smule høiere eller lavere, med andre Ord, Skibsafgiften vil bæres af Skibet, ikke af Baverne. Dette forekommer mig aldeles tydeligt og er aldeles uomtvivseligt. Men det er ikke alene med Hensyn til Indførsel, at dette gjælder, men det gjælder ogsaa i mange Tilfælde med Hensyn til Vareudførsel. Man har ogsaa derved villet gjøre gjældende, at Skibsafgiften virkede som en Udførselstold. Naar et Dampskib er i regelmæssig Route mellem et Sted i Danmark og Udlandet, lad os sige Kjøbenhavn—Leith, Kjøbenhavn—Newcastle, Stettin—Kjøbenhavn, Lyne—Kjøbenhavn osv. betales Fragten i Reglen efter bestemte Løfter, eftersom Skibene indtage Varer i større og mindre Kvantiteter. Disse Løfter ere meget stabile og fluktuerer meget lidt og paavirkes navnlig ikke af de Fluktuationer, som foregaa paa Fragtmarkederne i Verden i det Hele taget. Sæt, at man pludselig affstatte Skibsafgifterne i Danmark, vilde disse Skibe, som fare i disse bestemte Router, sandelig ikke nedsatte deres Fragtløfter med en eneste Ore. Jeg vil henstille til det ærede Medlem eller til et hvilket som helst andet Medlem, om han tror, at Fragten for en Stud til Newcastle eller for en Drittel Smør til Leith bliver en eneste Ore lavere, hvis man ophæver Skibsafgiften; det bliver den ikke. Dette er nu spekulativt med Hensyn til, hvad det kunde ske i Fremtiden, men vi kunne ogsaa tage Sagen ganske praktisk med Hensyn til, hvad der allerede er sket. Det vil være i ærede Medlemmers Grindring, at Skibsafgiften i indenrigtig Fart blev ophævet sidste Sommer. Nu vil jeg spørge, om det er de Herrer bekiendte, at de Dampskibsfjelskaber, som have Hovedbefordringen af Gods mellem indenrigske Havne, have nedsat deres Løfter; jeg tror, at baade Løfterne for Passagerer og Gods ere identiske nu som før, deraf fremgaar aldeles tydeligt, at Skibsafgiften ikke hoiler som en Afgift paa Varer. Det er i de