

Lilfælde, jeg her har nævnt, ganske simpelt en Skibsafgift og ikke Andet. Der kunde nævnes mange andre Exempler af samme Slags, jeg vil ikke benegte, at Skibsafgiften undertiden kan optræde som en Vareafgift, men jeg paastaar, at det er langtfra altid, og jeg paastaar, at det er uberettiget at opstille det som Regel; dette vilde i ethvert Tilfælde være en af de Regler, fra hvilke Undtagelserne ere talrigere end Ifte-Undtagelserne. Jeg vilde ønske, at man saaledes paa Brændevinsafgiften kunde overføre den samme Lyst til at gaa udenfor det, som nærmest foreligger, og at man vil søge at paavise, at Staten ikke træffer dem, der egentlig komme til at bære den. Det er gjort gjældende, at det er den Fattige, Arbeidsmanden, der navnlig kommer til at bære Brændevinsafgiften, og derfra stammer den store Modstand, der er mod at forhøje Brændevinsafgiften. Men den Fattige, Arbeidsmand, en, arbejder i Reglen for Andre og ikke for sig selv. Hvis nu den Theori, som er opstillet af de Herrer med Hensyn til Skibsafgiften som en Vareafgift var rigtig, vilde den Theori ogsaa ganske sikkert være rigtig, at, naar den fattige Mand paa Grund af Brændevinsafgiftens Forhøielse kom til at betale Mere for sit Brændevin end tidligere, vilde det slet ikke træffe ham, men Arbeidsgiveren. Hvis man kunde bevise Rigtigheden deraf, vilde det være en let Sag at forhøje Brændevinsafgiften, men det er desværre ikke saa.

Ploug: Jeg føler mig aldeles ikke overbevist ved det ærede Medlems Argumenter. Jeg indrømmer naturligvis, at i det Tilfælde, at et Skib ligger i Djindien eller et hvilket som helst Sted langt fra Danmark med en søvnnende Laabning bestemt hertil, bliver der ikke Tale om Skibsafgift, saa forsvinder den i den store Omsetning, som derved sker. Men i hvor mange Tilfælde er det? Er det ikke, navnlig siden vor store Kaffeforretning ophørte, snarere et Undtagelsestilfælde end et dagligt Tilfælde, og det ærede Medlem maa dog ikke tro, at noget fornuftigt Menneſke vil indrømme ham, naar Skibsafgiften forhøier Transporten, at da ikke en Del af den bliver lagt paa Varen i alle Tilfælde, hvor Konkurrencen kommer til at spille ind. Det er meget muligt, saalænge vi kun have et eneste Dampskibsfelskab, at det ikke har nedsat Fragten, fordi Afgiften er ophævet, men lad os faae et forenet Dampskibsfelskab til i samme Fart som det nuværende, saa skal man ogsaa nok se, at de nedsatte Fragten og maaske først begyndende med at nedsette den saa meget, som Skibsafgiften hidtil har udgjort. Det Samme vil være Tilfældet paa Newcastle-Routen og paa en hvilken som helst Route, den ærede Taler vil nævne, saa snart der kommer Konkurrence. Saa længe der ikke er det, lade de

naturaligvis, som om denne Afgift ikke er falden bort, men saa snart Konkurrencen kommer, skal man nok se, at Ophævelsen kommer til at gjøre Gavn. Ligeſaa forholder det sig med det ærede Medlems Argument om Brændevinsafgiften. Der, hvor Arbeidsgiveren koster Arbeidsmanden, der er det naturligvis paa Arbeidsgiveren, at Brændevinsafgiften falder, men der, hvor Arbeidsmanden koster sig selv, er det sandelig ham, der betaler den.

Harald Hansen: Jeg kan ikke faae Andet ud af, hvad den ærede Taler bemærkede, end at det er Konkurrencen, der virker paa Fragtens Høide og ikke Skibsafgiften. Naar en Afgift er saa lille som Skibsafgiften, kan den ikke i Pragis fordeles paa Konsumenterne, paa Fragten, det er en komplet Umulighed. Det er allerede af det ærede 1ste Medlem for 10de Krebs blevet omtalt, at Skibsafgiften er en saa forsvindende Del af de samlede Afgifter og Udgifter, som afholdes af Skibe, at den ikke kan finde noget Udtryk i det daglige Liv i Fragtens Høide, og derfor er det en Umulighed, at fordele den paa Fragten saaledes, som det ærede 2det Medlem for Kjøbenhavn har ment. Jeg kan anføre et analogt Exempel fra andre Forhold, som det ærede Medlem vistnok vil give mig Ret i. Det vil være i det høie Things Erindring, at Kulpriserne for nogle Aar siden stege omtrent til det Dobbelte af, hvad de vare før, og ikke længe efter faldt de ned til en Tredebel af, hvad de vare komne op til; paa det Standpunkt staa de omtrent nu. Det er givet, at Kulforbrugen er en Del af Jernbanernes Udgifter; men jeg har ikke mærket Noget til, at enten Godsfragtsatserne eller Passager-taxterne ere stegne eller faldne under disse Forandringer i Kulpriserne. Og hvorfor? Dels fordi det ikke vilde være muligt paa den enkelte Billet for en maaske kort Tur at ligne den Forstjel, som det gjør, at Jernbanernes Udgifter ere lidt høiere eller lidt lavere, dels fordi det slet ikke er givet, at et Jernbanefelskab eller et Skib skal have en vis bestemt Indtagt eller en vis bestemt Overskud. Dette ligger i ganske andre Forhold, i Forholdene med Hensyn til Konkurrencen, men ikke i en saa forsvindende Afgift som Skibsafgiften.

Jessen: Den Lante er naturligvis aldrig faldet mig ind, at jeg ved mit Foredrag skulde have overbevist det ærede 2det Medlem for Kjøbenhavn (Ploug); det har jeg aldrig tænkt mig; men jeg vil tilstaa, at det ærede Medlem paa ingen Maade har overbevist mig ved de Bemærkninger, han har fremsætt mod mig. Derimod maa jeg dog nedlægge en bestemt Protest mod det ærede Medlems Ytring om, at der ikke kunde