

Naaben i Kampen, den har angrebet den fra Skibsfartens, fra Handelens, fra Industriens og fra den konsumerende Befolnings Standpunkt. Man har ført saa mange Grunde i Marten, at den ene har vendt sig mod den anden; thi naar Skibsfarten bærer Skibsafgiften, kan den ikke samtidig falde paa Handelen, og bæres den af Handelen, kan den ligesaa lidt falde Industrien tillast som Skibsfarten, hvorimod den, hvis den bæres af den store konsumerende Befolkning, ikke vil være særdeles tyngende for nogen af de nævnte Erhvervsgræne.

En mere indgaaende Undersøgelse af det Spørgsmaal: „Hvilke ere egentlig de Interesser, der lide under Skibsafgiften?“ vil neppe savne sin Berettigelse. Læser man i dette Niemed først Skibsfarten for sig, er det pønsynligt, at Afgiften erlægges af denne og faaledes i første Linie hviler her. Det kommer nu an paa at se, om Afgiften tillige virker tryk-kende paa den, og for at gjøre Forholdet mindre kompliceret er det bedst at lade Hensynet til, om den falder paa Udlandets eller den danske Skibsfart, foreløbig være ganske ude af Betragtning og dernæst forudsætte, at Skibsfarten alene bærer den, bærer den i samme Maal, som den bærer Udgiften til Kul, Seil og Mandskab. Under denne Forudsætning — og ugunstigere for Skibsfarten kan den jo ikke tænkes — vil Skibsfarten unegtelig være belastet med en Udgift mere; men da alle Skibsudgifterne maa bæres af Fragten, og da Fragtens Størrelse er betinget af Forholdet mellem Efterspørgsel og Tilbud, vil det let ses, at, naar Skibsafgifts-udgiften falder ens paa alle Konkurrenterne, er det utenkligt, at denne mere end enhver anden Udgift kan øve nogen hæmmende Indflydelse paa Skibsfartens Udvikling, medmindre Udgiften var saa stor, at Fragten foranlediget heraf maatte sættes til en saadan Højde, at Væretransporten ikke længer foregik billigt ad Søveien, men at en Konkurrence ad Landveien kunde opstaa, en Paastand, som endnu neppe Nogen overfor den forholdsviis lave Skibsafgift har drøjet sig til at fremspø. Skibsafgiftens Indflydelse vil derfor ikke være den, at Skibsfarten lammes, men snarere den, at Væretransporten fordyres en Ubetydelighed.

Det var nu Skibsfartens Interesse i Spørgsmaalet, men saa Handelens? Hæfter der nogen Tvivl om, at den Handel, der besørger Vare- og Produktionsføringerne mellem Ind- og Udland (den rent indenlandske kan der her ganske ses hørt fra) lægger alle paaløbende Udgifter paa den Vare, der omsættes, og at den Forhøielse, som Væretransportudgifterne paa Grund af Skibsafgiften undergaa, ligesaa vel lægges til Værepriisen som den øvrige Fragt, som Lølden og som alle øvrige Udgifter? Er der imidlertid ingen Tvivl herom, vil Handelsfortjenesten jo ikke lide noget

Skaar ved Skibsafgiftens Bestaaen, medmindre den er saa høi, at den øver en hæmmende Indflydelse paa Omsætningen. Man vil neppe negte, hvad der igrøvt senere og nærmere vil blive paavist, at den ved Afgiften bevirkede Jordyrelse af Forbrugsartikler er saa ubetydelig, at den ikke kan forringe den indenlandske Konsum, og med Hensyn til Udførslen er det en ubestridelig Kjendsgjerning, at der neppe vil kunne nævnes et eneste Produkt, der overhovedet egner sig til Export, som bliver holdt tilbage her i Landet, fordi det ikke kan taale det forsvindende Tillæg af Omskostninger, som Skibsafgiften forvolder. Gives der end faaledes ingen Grund til at formode den almindelige Handelsomsætning forulempet af den bestaaende Skibsafgift, maa det dog indrømmes, at en anden kommerciel Virksomhed (Transithandelen) under visse Omstændigheder kunde tænkes at blive det, da den ifølge sin hele Natur er saa ømtaalig overfor Omskostninger, at en ofte kun lille Nuance i disse er nok til at drive den ind paa nye Veie. Tænker man sig faaledes en Transithandel mellem østersøiske og nordøiske Havne foregaaende over vort Land, vilde en Skibsafgift af 50 D. pr. Ton (for ind- og udgaaende Last) sikkerlig kunne være faretruende for denne Handel, saa fremt den omtrent ligesaa godt kunde lægge sin Vej over et andet Land, og saa fremt Transitgodset i dette Land var fritaget for en lignende Skibsafgift. Hvorledes stille Forholdene sig nu i saa Henseende? Det eneste Land, som ifølge sin Belliggenhed kan antages nærmest at kunne optage en Konkurrence i Transithandelen med vort Land, er vistnok vort Naboland Sverig; men der er den bestaaende Skibsafgift højere end den herværende, saa Sverig af den Grund ikke har nogen-somhelst Chance for at kunne drage en Transittrafik over til sig paa vor Handelsstands Beføstning. Noget Andet er, om en sliq Transithandel af nogen virkelig Betydning i det Hele under Nutidens udviklede Omsætningsforhold er tænkelig. Erfarne og handelskyndige Mænd nære stor Tvivl derom; de mene, at Nutidstendentsen i al Handel er at søge den mest direkte Forbindelse mellem Produktionssted og Forbrugssted, saavidt muligt med Forbigaaelse af alle Mellemstadiet og al fordyrende Mellemhandel. Hvad enten nu denne Mening er fuldt berettiget eller ikke, turde det dog vistnok være betænkeligt forud at offre en meget betydelig Statsindtægt for en saa uvis Mulighed som den, at der vil kunne staves en over Kjøbenhavn gaaende Transithandel af større Betydning, en Eventualitet, som efter Hæretallets Opfattelse vilde afgive den eneste virkelig holdbare Indvending mod Skibsafgiftens Bibeholdelse, set fra Handelens Standpunkt.

Om det Lyk, som Skibsafgiften lægger paa Industrien, gjælder vistnok i alt Væsentligt ganske det Samme, som foran er sagt om Handelen,