

Maade undgaa. Dernæst vilde Udgifterne til Sø- og Handelsretten ikke blive formindskede uden med de søyndige Medlemmer, som ingen Lønning faae, og forsaavidt vilde altsaa Udgifterne ikke blive formindskede. Opmaalingsvæsenet maatte ogsaa foretages i Marinens Interesse, Søfortarivet maatte ligeledes holdes, kort sagt, der er mangfoldige Udgifter, der slet ikke kunne siges at være flete for Handelsflibarten. Naar man endelig opfører Søbjerg Haan, saa tror jeg, at den nærmest er for Exporten, og at den ikke kan skrives paa Skibsfartens Konto. Jeg tror derfor, at alle disse Udgifter, der særlig ere paaberaabte som Grund for at lægge en særlig Skat paa Skibsfarten som Næring betragtet, i og for sig ikke holder Stik. Naar man saa tænker sig Muligheden af, at Skibsfarten kunde kaste de paagjældende Udgifter over paa Andre, at de som Udgifter paa Transport altsaa overføres paa de paagjældende Varer, saa forekommer det mig ogsaa, at denne Skibsafgift, fra dette Synspunkt set, er usforvarlig. Jeg kan ikke se rettere, end at den for udgaaende Skibes Bestyning i og for sig er unaturlig, ligesaa vist som enhver Udførselstold er det; thi i saadanne Tilfælde skjønner jeg ikke rettere, end at den vil virke som en Udførselstold. Naar Mindretallet har udtalt, at det ikke kan se, at Flertallet har kuldstøttet denne Opfattelse, have vi ingenlunde overset, at der er en lang Udvikling i Betænkningen om disse Spørgsmaal. Det fremhæves utrykkelig, hvad Korn, Hornvæg osv. vil komme til at erlægge i Afgift, men saa hedder det til Slutning: „men om en Nedsættelse eller Ophævelse af den alligevel vil bringe saameget som en eneste Dre mere i Landmandens Lomme, staaer ialtsald for Flertallet som et aabent Spørgsmaal“. Vi kunne ikke se, at det vil være naturligt, at det er de paagjældende Exportører, der komme til at betale, og vi maa anse dette Forhold for at være ligesaa unaturligt som en Udførselstold. Udførselstolden er man enig om at afstæffe, hvorfor skal man saa ikke ogsaa afstæffe Skibsafgiften? Det er det, som forekommer os ganske indlysende, og som vi ikke have set modbevist i Flertallets Udvikling. Dernæst er der et andet Punkt, hvor vi heller ikke have fundet os tilfredsstillende ved Flertallets Udvikling, nemlig med Hensyn til Reglerne om Transithandelen. Der bemærker Flertallet, at en Transithandel af nogen virkelig Betydning i det Hele under Nutidens udviklede Omsætningsforhold maaste ikke er rigtig tænkelig; erfarne og handelskyndige Mænd nære stor Tvivl derom. Men det forekommer mig, at, naar man ser Listen over de ind- og udførte Varer og ser, hvor mange fremmede Varer der er Gjenstand for Udførsel fra Danmark, kan man ikke anslaa denne Transithandels Betydning saa lavt, som det ærede Flertal gjør. Jeg tror tværtimod, at disse Ind- og Udførselslister bevise, at denne Transithandel har en ikke ringe Betydning,

og at denne Transithandel vanskeliggjøres og betynges ved Skibsafgiften, synes jeg ogsaa er givet. Nødtignof siger det ærede Flertal: „saafremt det nu er Tilfældet, saafremt den nu omtrent ligesaa godt kunde lægge sin Vei over et andet Land, og saafremt Transithandelen i dette Land er fritagen for lignende Afgifter“. Men disse Betingelser forekomme mig ikke grundede; thi den Krone i Told, som Skibsafgiften lægger paa ind og udgaaende Skibe, vil netop kunne være den Krone, der bevirker, at man ikke transiterer, men f. Ex. oversender Varer direkte. Det vil jo være umuligt at gøre Bevis for, at ikke netop den Krone, som derved paalægges, er den, der forhindrer, at Transithandelen faar den Udvikling, den ellers vilde faae. Og naar der er henvist til, at det Æneste, vi have at frygte paa dette Omraade, er vort Naboland Sverig, forekommer det mig, at der kunde være Spørgsmaal om Transithandel i forskjellige Retninger, at ogsaa andre Lande kunde komme til at konkurrere, men ialtsald, skulle vi da vente til, at Sverig tager Næringen fra os, vente til, at det kommer os i Forkjøbet, eller er det ikke rimeligere og naturligere, at vi gaa iforveien, at vi saavidt muligt sørge for at bevare for os den Transithandel, som jeg tror under de givne Omstændigheder virkelig har sin Betydning, særlig for Kjøbenhavn? Jeg har erhvervet til Oplysning derom nogle Angivelser fra Dampskibsselskabet „Lingvalla“, og de vise, at Rayonen for den danske Transithandel, saaledes som den er ført med dette Selskab, strækker sig fra Østereborg, Christiania, Bergen, Trondhjem, Stavanger, Stockholm, Liebau, Stettin, Danzig og Königsberg, saaledes at Varerne sendes hermed og saa igjen fra Kjøbenhavn sendes til alle disse Steder, og det er tydeligt at se, at netop denne Transithandel allerede i den korte Tid, dette Selskab har eksisteret, har udviklet sig i høj Grad. Jeg skal blot gjøre opmærksom paa, at i hele Aaret 1881 er der fra Malmø til New York over Kjøbenhavn kun sendt 1,991 Tons Varer, medens der derimod i den Tid, der er gaaet af indeværende Aar, fra 1ste Januar til 13de Mai, allerede er sendt 3,751 Tons, altsaa mange Gange Mere end tidligere. Paa lignende Maade stiller Forholdet sig med Stettin. Her sendtes forrige Aar 306 Tons, i indeværende Aar derimod 901 Tons. Det forekommer mig saaledes, at dette netop viser, at der er et Fremfærdt i denne Transithandel. Der er udtalt i Mindretallets Betænkning, at netop Kjøbenhavn ved sin Beliggenhed frembyder saa gunstige Chancer for en almindelig Transithandels Udvikling, og da efter vor Opfattelse Skibsafgiften staaer som en Hindring herfor, have vi ialtsald ment, at for transiterende Gods burde Skibsafgiften ophæves. Det Samme er ogsaa Tilfældet netop af Hensyn til Industrien; forsaavidt den skal betale Skibsafgift af det Raamateriale, den indfører, og yderligere skal betale Skibsafgift af de Produkter, den udfører, vil den forsaavidt