

ogsaa være uheldig. Naar det saa siges, at den danske Industri ikke udfører Noget, at det er meget lidt, tror jeg ogsaa, at Listerne over Vareudførelsen ville vise, at der dog eksporteres adskilligt Mere, end det ærede Flertal synes at forudsætte. Jeg gaar derfor ud fra, at Skibsafgiften paa udgaende Skibe og Skibsafgiften af Skibes Ladninger, som indføres til Export, i og for sig er i høj Grad uheldig, skadelig for Produktionen, skadelig for den Transithandel, som vi ikke kunne Andet end tillægge stor Betydning. Hvad endelig angaar Skibsafgiften for indgaende Skibe, er det klart, at den, forsaavidt den hviler paa Varerne og derigennem paa Forbrugerne, er paalagt efter en aldeles abnorm Maalestok. Hvis man endda sagde, at der skulde erlægges en Tillægsgold af de Varer, der indføres tilføs, vilde der være en vis Rimelighed deri; thi den almindelige Maalestok for Afgiften, som erlægges af Varer, kunde saa forhøjes i et vist Forhold, forsaavidt de indføres tilføs, men derimod at paalægge en saadan Afgift efter en Maalestok, som Ingen kan erkjende for rational, er Noget, vi ikke kunne finde, at der er Grund til, og disse Grunde, der i og for sig tale imod en Skibsafgift, fra hvilken Side man end ser den, have vi ikke fundet afkræftede ved det ærede Flertals Henvisning til de fremmede Landes Exempler. Hvad kan det nytte, at man tager Exempel fra et Land som Frankrig, der nylig har maattet betale 5 Milliarder og derfor naturligtvis maa skaffe sig Indtægter, hvor det kan finde dem? — eller Italien, hvis Finantistilstand er saa slet? Det er rimeligt, at det maa holde paa en Stat, selv om den er daarlig. Men denne Grund foreligger jo ikke for os. Naar man saa henviser til Norge og Sverig, er det ogsaa der Tilfældet, at Finantistilstanden ingenlunde kan maale sig med vor, de maa atter og atter søge efter nye Indtægter til Statskassen, det behøve vi ikke. Altsaa, disse forskjellige Exempler fra Lande, hvis finansielle Trang kan nøde dem til at beholde disse Afgifter, kunne vi ikke tage for gode. Vor Tilstand er saaledes, at de Skatter, som i og for sig ere uheldige, kunne vi søge at fjerne, og den høitæredede Finantminister har jo erklæret, at Skibsafgiften er den, der først stod for Tour, naar man skulde forsøge at revidere. Det er i fuldkommen Overensstemmelse dermed, at vi have ment, at naar nu en Revision kunde finde Sted, vilde Skibsafgiften være den, der først burde søges fjernet, forsaavidt den fra alle Sider betragtet er en uheldig Skat. Naar vi saa have henvist til Englands Exempel som Bevis paa, at der spares en Afgift, der ingenlunde er saa høj, tror jeg, at det ærede Flertal har selv foranlediget det ved at sige, at Fyrafgiften alene til Staten ofte løber op til langt højere Beløb end vor Skibsafgift. Men vi have ment, at naar den Skibsafgift, der kunde være rimelig i England med det storartede

økonomiske Belvære, der finder Sted der, ikke er højere end den Skibsafgift, vi paalægge her, maatte vor Skibsafgift være forholdsvis mindre, thi den Afgift, som den engelske Trafik kan bære, tror jeg, at man ingenlunde i samme Forhold kan paalægge vor. Hvad iøvrigt den ærede Ordfører for Flertallet bemærkede angaaende de Punkter, hvor vi formentlig havde gjort Flertallet uret, tror jeg allerede at have fremhævet, at vi ingenlunde have overset, hvad Flertallet har anført for sin Betragtning; det er ikke saa, at vi ikke have set eller ikke læst det, men vi have kun ment, at det ikke var istand til at kuldfaste den Anskuelse, vi havde. Jeg maa dernæst bemærke, at, naar den ærede Ordfører henviser til, at Skibsafgiften som enhver anden Afgift paa Transport maatte forudsættes i sidste Instans at falde Varerne til Last, stod der et lille Ord, som den ærede Ordfører ikke medtog, nemlig „regelmæssig“. Vi udelukke altsaa ingenlunde Muligheden af, at den ogsaa kan falde paa selve Aheberierne; vi ere ganske vist gaaede ud fra, at dette ingenlunde vil være Reglen, men det er jo imidlertid af de Forhold, hvor Byrden kan falde saa forskjelligartet efter de forskjellige Loure osv., at vi ingenlunde have villet udelukke Muligheden af, at den ogsaa vil komme til at hvile paa Aheberierne. Iøvrigt har jeg allerede ved 1ste Behandling tilladt mig at udtale, hvorfor Afgiften, selv under den Forudsætning, at den kommer til at hvile paa Varerne, dog betynger baade Handelen og Skibsfarten, forsaavidt den Afgift, der fordyrer Transporten tilføs, og den Afgift, der fordyrer Transiten, utvivlsomt vil øve en skadelig og tungende Indflydelse. Man behøver blot at tage Analogien fra Forbindelsen tillands, hvor man utvivlsomt maa erkjende, at jo billigere Forfendelsen er, desto mere flourer Transporten. Paa samme Maade vil ogsaa det, at Byrden lettes for Skibsfarten, bidrage til dens Blomstring, bidrage til, at større Kapitaler søge dertil, og forsaavidt ogsaa til, at denne Næring yderligere udvikler sig. Jeg skal blot til Slutning fremhæve, at det Hele, der er Spørgsmaal om, ikke er nogen Bestyttelse for Skibsfarten; det er kun en Fritagelse for Byrder, som man vistnok maa erkjende, at der i og for sig ikke kan paavises nogen rational Grund for, og jeg skal derfor paa Mindretallets Vegne tillade mig at tilraade det høie Thing at vedtage Forslaget om Afgiftens fuldstændige Afkaffelse, under Forudsætning af, at Kompensation kan tilveiebringes, og jeg gjentager, hvad jeg tillod mig at bemærke igaar, at jeg ingenlunde ser saa mørkt paa Skatten, som Andre syntes tilbøielige til. Men forsaavidt man vil tvivle derved, tillader jeg mig ialtfald at henstille, at man bliver staaende ved det Forslag, den høitæredede Minister har stillet, nemlig at nedbætte Skibsafgiften til det Halve, idet jeg dog blot henstiller, om der