

en saadan Transithandel er knyttet til disse Steder, har det været ganske naturligt, at Handel ogsaa af anden Bestaafenhed, Handel, som ikke direkte hænger sammen dermed, har kunnet knytte sig til disse Steder, navnlig naar der har været Kapital samlet og driftige Kjøbmænd til at bruge den. Nu kommer altsaa Spørgsmaalet: Ere saadanne Forhold tilstede i Kjøbenhavn? (Carstensen: Ja!). Ja, er det Tilfældet, skal jeg være med til at stemme for Skibsafgiftens Ophævelse. Men inden dette sker, maa man paavise, hvilke Varer det er, der fra den ene Side af Kjøbenhavn ikke betvemt kunne føres ind i Østersøen, uden at om-lades i Kjøbenhavn og paa den anden Side vise os, hvilke Varer der ikke direkte kan føres fra Østersøhavnene forbi Kjøbenhavn og andstedes hen. Dersom man altsaa kan vise noget Saadant, mener jeg, at der er Sandsynlighed for, at Kjøbenhavn kan blive en Plads for Transithandel af større Betydning. Men det maa man eftervise, og saalænge man ikke har gjort det, skylder man en Udvikling i det her omhandlede Forhold, som ikke bør savnes, og man kan ikke slaa sig til Ro med i en Betænkning at sige: Det synes, at der kan komme en Transithandel tilstede af Betydning. Indtil vi altsaa faae denne Sag nærmere klaret, anser jeg det for tilraadeligt at blive staaende ved Skibsafgiften, saaledes som den nu er. Jeg skal derfor stemme for, at Afgiften forhøies med de 401,000 Kr., som Medsættelsen i Lovforslaget andrager.

Ordføreren (Mazén): Hvad Spørgsmaalet om Muligheden af Udviklingen af en Transithandel angaar, da kan man jo derom have forskellige Meninger, men det forekommer mig dog, at man ikke maa være altfor streng i Henseende til det Bevis, som man kræver, saalænge som vi have Skibsafgiften, thi naar man ikke har gjort Alt, hvad der er muligt at gjøre for Transithandelens Udvikling, og navnlig naar der existerer en Skibsafgift, som utvivlsomt vil være en Hindring for Transithandelens Fremme, saa tror jeg ikke, at man kan sige, at Beviset ikke er ført eller ikke kan føres. Det er først, naar Hindringerne ere ryddede af Veien, og naar Betingelserne for Udviklingen af en Transithandel fore-ligge, at Beviset kan være tilstede. Indtil dette sker, kan man kun undersøge, om de naturlige Forudsætninger ere tilstede, og dette tror jeg, at man sige er Tilfældet, thi naar hensees til Kjøbenhavns Beliggenhed ved Indgangen til Østersøen, ved et vanskeligt Farvand, som skal passeres for at komme til Østersøen, saa er det ganske naturligt, at Kjøbenhavn bliver en saadan Ud-

liggerhavn. Foraauidt frembyder altsaa Kjøbenhavn netop i Kraft af selve de naturlige Forhold Betingelserne for Udviklingen af en Transithandel, og derfor bør man saavidt mulig stille de Varer, som udsøres derfra og indføres dertil, paa samme Maade som i vedkommende Indland, saa at altsaa den yderligere Afgift, som Skibsafgiften medfører, maa bortfalde. Naar man derefter henviser til, at dette udgjør et saa ringe Beløb, saa er det jo paa Transithandelens Omraade netop de smaa Beløb og de smaa Indtagter, som det gjælder om, og det er maasse netop de smaa Beløb, der bevirke, at denne Handel ikke kan betale sig, medens den vilde kunne betale sig under andre Omstændigheder; det kan jeg ikke sige. Man siger, at Varerne søge fra Produktionsstedet direkte til Forbrugsstedet; men kunde det dog ikke under visse Omstændigheder være ligesaa hensigtsmæssigt og praktisk paa Grund af de naturlige Forhold at føre Varerne til Kjøbenhavn som at føre dem videre til andre Steder? For Exempel i den transatlantiske Fart forekommer det mig, at det vilde være meget naturligt, at Varerne førtes til Kjøbenhavn og videre derfra til Østersøens Havne istedetfor direkte til disse Havne. Men det er naturligtvis et Skjøn, som kan stille sig forskjelligt efter den individuelle Opfattelse. Jeg skal blot endnu fremhæve, at naar den høitærede Minister henviste til et Underskud af 600,000 Kr., da have vi ogsaa tænkt os, at det skulde kunne dækkes ved Hjælp af en Forhøielse af Afgiften. Spørgsmaalet foreligger jo ikke nu til Afgjørelse; det vil først komme til at foreligge, naar Afgiften er nærmere undersøgt, altsaa til Efteraaret. Skulde det vise sig umuligt at faae en saadan Slat tilveiebragt, vil der altid kunne være Spørgsmaal om saadanne Forandringer i Toldloven, som den forandrede Forudsætning maatte nødvendiggjøre; her er det kun under Forudsætning af, at en Slat kan tilveiebringes, at disse Afstemninger finde Sted, og at vi foreslaa de Medsættelser, her har været Tale om. Jeg ser derfor ikke, at selve Skibsafgiftens fuldstændige Ophævelse kan under den Forudsætning, som vi gaa ud fra, frembyde finansielle Betæneligheder. Men isørigt er det en Selvfølge, hvad jeg ogsaa begyndte med at sige, at vi subsidiært tilraade det høie Thing at vedtage den Formindskelse i Skibsafgiften, som der er Spørgsmaal om, idet dens Betydning som Hindring for Transithandelen kun er een af de Grunde, der bevirke, at den i og for sig er ubelig. Dertil kommer, at den er en Afgift paa Udsærten, og at den efter et aldeles forkert Princip er lagt paa Indsærten. Disse forskellige Hovedgrunde forekomme os at maatte medføre, at man ialtsald