

gisten efter min Opfattelse ikke saa lidt paa Transittarten; her falder den paa Varerne, og Varerne kunne ikke taale nogen stor Belastning ved den ringe Fortjeneste, der er knyttet til Transittarten. Da det er en Kjendsgjerning, at vort Land for en stor Del maa udvikle sig paa Basis af Transittart, kan jeg ikke andet end give Børsadressaterne Medhold i, at det er en svag Side ved Skibsafgiften, at den hæmmer Transittartens livlige Udvikling. Af andre Bemærkninger, der ere fremkomne, skal jeg kun i Forbigaaende anføre Afgiftens Forhold til Jernbanerne. Det er jo et Skjøns spørgsmål, om man vil begunstige Skibsfarten eller Jernbanerne, og det vil jeg ikke standse ved. Seg kommer da til den endelige og efter min Anskuelse afgjørende Indvending, og det er en Indvending, som den ærede Finansminister, saavidt jeg mindes, selv har berørt, nemlig Afgiftens ulige Fordeling paa Varerne, idet de tungeste og ofte de billigste Varer betale forholdsvis høist, medens Luxusgjenstande, Galanterivarer og Eligt, betale saa at sige en fuldstændig forsvindende Afgift. Men hertil kommer et andet Moment: den store Bankeplighed, der er for en blot nogenlunde retfærdig Opkrævning i Henhold til et Princip, der i sig selv efter mit Skjøn er uretfærdigt. Dengang man i 1863 fastslog den nuværende Ordning af Skibsafgiften, var den en Sammen dragning af 3 Afgifter, der stammede fra 1838: Lastpenge, Tyrpenge og Klareringsportler. Lastpengene androge $\frac{1}{6}$ af disse Afgifter, og det er dem, der i Skibsafgiften gaa igjen. Man fastslog dengang et Bestuvsningsreglement, der ad Erfaringens Vej var baseret paa de Skibe, som dengang vare i Gærd, altsaa lutter Sælskibe, der i Reglen førte ensartede Ladninger, vare af ensartet Bygning og desuden i Almindelighed ikke havde overvæltet Passværk med at faae ladet og løst, idet Tid dengang ikke i den Grad var Penge som nu, — kort sagt, man havde klare og bestemte Normer at gaa ud fra, og paa disse Normer byggede man sit Bestuvsningsreglement. Dette Bestuvsningsreglement omfattede ikke desto mindre omtrent 400 Poster, der gennemsnitlig hver havde 3 Underafdelinger, og det var saaledes omtrent 1200 forskellige Satser, man opstillede. Men siden 1838 have Forholdene forandret sig ganske overordentlig. Man er kommen mere og mere bort fra Sælskibene, man er kommen bort fra de regelmæssige Former, fra Ensartetheden, og man er gaaet over til en Mangfoldighed af Typer af Dampskibe med Følgerum og Kabysrum over og under Dækket, med mer eller mindre Karakter af Passagerkibe. Der er saaledes fremkommet en Række af Kombinationer, der i Forbindelse med Dampmaskinens forskellige Anbringelse gjør hele Bestuvsningsspørgsmaalet saare vanskeligt og indviklet. Dette har i Tidens Løb ført til, at Administrationen mere og

mere har maattet gribe ind, at man mere og mere har maattet supplere Manglerne i Bestemmelserne ved Palliativer, og det endelige Resultat er, at man, hvad vistnok den høitærede Finansminister ved bedre end jeg, ofte har et meget stort Arbejde i Goldkontorerne med at beregne Bestuvsningen og senere i Revisionskontoret med at revidere disse Beregninger, hvilket atter naturligen maa give Anledning til Korrespondance. Der er altsaa i hele denne Stat et meget vanskeligt Grundlag at arbejde paa. Da den blev etableret i 1863 og blev bygget paa Bestuvsningsreglementet af 1838, mente man i den i det Hele at have faaet en nem og let handelig Stat; men Praxis har vist, at det ikke er Tilfældet. Om dette har været en af de medvirkende Aarsager dertil, skal jeg ikke sige; men sikkert er det, at medens man i Reglen vænner sig til gamle Skatter, har man ikke her i Danmark ret villet vænne sig til Skibsafgiften. Den ærede 5te Landskingsmand for 2den Kreds (Schlegel) yttrede igaar, at der havde været reist en meget heftig Agitation imod Skatten, og at det var af denne Agitation, man lod sig lede til at være imod den. Det tror jeg er en Misforstaaelse; jeg kan fuldstændig sige mig fri for denne Paavirkning; jeg har hverken været mere eller mindre imod Skatten efter end før alle disse Bladartikler vare fremkomne; men jeg har altid haft en bestemt Jølelse af, at denne Stat var ilde set, og at en Siendommelighed ved den var, at den var ilde set, uagtet den er gammel. Afgiften paa Skibsfart er nemlig omtrent 300 Aar gammel, for 200 Aar siden blev den normeret ens for hele Landet, og allerede fra 1821 stammer den første Bestemmelse for Afgiften paa Belastning og Bestuvsning; endelig fik den i 1838 de egentlige Grundtræk, hvorpaa den nu er bygget. Altsaa — for nu ikke at trætte de Herrer mere — ere de væsentligste Indvendinger, der kunne anføres imod den, at den er unaturlig, at den er ulige fordelt, og at den falder med en vis Urimelighed paa de forskellige Skibe. Naar man f. Ex. tager et Passagerkib, hvori kun en Trediedel af det maalte Rum betragtes som Lastrum, betaler det ingen Afgift for den levende Last af Passagerer, der dog have den store Fordel, at de baade lade og løse sig selv; hertil kommer den Bestemmelse, der kan være korrekt i Principet, at der ikke betales Afgift af Dækslasten, — altsaa naar et Passagerkib har den Trediedel, Halvdelen eller Fjerdedel, der beregnes som Lastrum, fuldt ladet, kan det fylde sit Dæk, saameget det lyst, uden at betale Afgift, og derved fremkommer der underlige Misforhold deraf. Jeg vil ikke trætte de Herrer længere med Detaljer, men jeg kunde blive ved med at anføre den Art Svagheder en halv Time i Træk, naar det gjaldt ret at vise, hvor besværlig, vanskelig, urimelig og uretfærdig denne