

Raaben i Kampen, den har angrebet den fra Skibsfartens, fra Handelens, fra Industriens og fra den konsumerende Befolknings Standpunkt. Man har ført saa mange Grunde i Marken, 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, hoorimod den, hvis den bæres af den store konsumerende Befolkning, ikke vil være særdeles tyngende for nogen af de nævnte Erhvervsgrene.

En mere indgaaende Undersøgelse af det Spørgsmaal: „Hvilke ere egentlig de Interesser, der lide under Skibsafgiften?“ vil neppe savne sin Berettigelse. Lager man i dette Niemed først Skibsfarten for sig, er det pienlyktigt, at Afgiften erlægges af denne og saaledes 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 Mandstabs. 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 Esterspørgsel og Tilbud, vil det let ses, at, naar Skibsafgifts-udgiften falder ens paa alle Konkurrenterne, er det utænkeligt, 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 Høide, at Varetransporten ikke længer foregik billigt ad Søveien, men at en Konkurrence ad Landveien kunde opstaa, en Paastand, som endnu neppe Noget overfor den forholdsvis lave Skibsafgift har drevet sig til at fremsjøre. Skibsafgiftens Indflydelse vil derfor ikke være den, at Skibsfarten lammes, men inderer den, at Varetransporten 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 Produktionsfærdslen mellem Ind- og Udland (den rent indenlandske kan der her ganske ses bort fra) lægger alle paaløbende Udgifter paa den Vare, der omsættes, og at den Forhøielse, som Varetransportudgifterne paa Grund af Skibsafgiften undergaa, ligesaa vel lægges til Vareprisen som den øvrige Fragt, som Tolden 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 Omfætningen. Man vil neppe negte, hvad der isvrigt senere og nærmere vil blive paavist, at den ved Afgiften bevirkede Fordyrelse af Forbrugsartikler er saa ubetydelig, at den ikke kan forringe den indenlandske Konsum, og med Hensyn til Udførslen er det en ubefridelig 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 Omkostninger, som Skibsafgiften forvolder. Gives der end saaledes ingen Grund til at formode den almindelige Handelsomfætning foreulempet 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 Omkostninger, at en ofte kun lille Nuance i disse er nok til at drive den ind paa nye Veie. Tænker man sig saaledes 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 Veie 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 Beliggenhed kan antages nærmest at kunne optage en Konkurrence i Transitbranchen med vort Land, er vistnok vort Naboland Sverig; men der er den bestaaende Skibsafgift høiere 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 Beføtning. Noget Andet er, om en sliq Transitthandel af nogen virkelig Betydning i det Hele under Nutidens udviklede Omfætningsforhold er tænelig. Erfarne og handelskyndige Mænd nære stor Tvivl derom; de mene, at Nutidstendenten i al Handel er at søge den mest direkte Forbindelse mellem Produktionssted og Forbrugssted, saavidt muligt med Forbigaaelse af alle Mellemstadier 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 Transitthandel af større Betydning, en Eventualitet, som efter Fler-tallets Opfattelse vilde afgive den eneste virkelig holdbare Indvending mod Skibsafgiftens Vibeholdelse, set fra Handelens Standpunkt.

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