

Vyrder, da vilde der ikke kunne reises nogenfømhelst begrundet finantsiel Indvending derimod. Man vilde endda beholde et Overflud af omtrent 4,000,000 Kr., som maatte anses fuldt tilstrækkeligt til paa regelmæssig Maade at forsette Udviklingen af vort Jernbanesystem og til andre overordentlige Udgifter af lignende Art.

Blandt de Skatteforandringer, som jeg vil tillade mig særlig at fremhæve som de mest paa-trængende, er først og fremmest Ophævelse af Skibsafgiften. Jeg skal ikke dvæle meget udførlig enten ved denne eller ved de Toldsatser, som jeg i det Følgende skal omtale, fordi det vilde være altfor vidt, og fordi der vil blive bedre Anledning til at omtale dem, naar det Toldforslag, som den høie Regjering har bebudet, kommer til at foreligge. Men jeg skal særlig med Hensyn til Skibsafgiften, hvis Uheldighed gjentagne Gange er bleven erkjendt af dette Thing, fremhæve, at Anstuelserne om denne Afgifts Forkastelighed tør anses for at være saa almindelige, at der er meget Faa, som i denne Henseende nære en afvigende Anskuelse. Hvorledes denne Afgift i det Enkelte hviler, hvorvidt den bæres enten af Skibene eller, igjennem en høiere Fragt, af Skibene kan væltes over paa Varerne og derigjennem altsaa paa Konsumenterne, hører til de Spørgsmaal, som det overalt, hvor det gjælder Skatters Overvæltning, er umuligt at besvare aldeles nøiagtig i Praxis; men hvad man kan sige for denne Stats Bedkommende, er, at hvad enten den bæres af den ene eller den anden Part, er den i lige Grad forkastelig. Foraaavidt den bæres af Varerne, virker den som Indførselstold, der er lagt uforholdsmæssig eller saa godt som ene paa meget tunge og grove Varer, medens den derimod er lagt saa godt som umærkelig paa de værdifulde og kun lidet voluminøse Varer. Det er navnlig Varer, som Kul, Korn, Træ, Lønner, Jern, kunstige Foderstoffer, Gjødningsmidler o. s. v., der betynges af denne Afgift. Naar man derfor sammenligner f. Ex. Sukker og Kul, vil man finde, at Skibsafgiften hviler med et i Forhold til Verdien tredivede Gange saa stort Bærløb paa Kul som paa Sukker, uagtet den sidste Artikel maa anses for at yde et heldigt Skatteobjekt, medens derimod Kul er et absolut forkasteligt Skatteobjekt. Hvis man derimod gaar ud fra, hvad der i mange Tilfælde utvivlsomt er saaledes, at Skatten bæres af Skibet, af Rhederen, saa virker den i dette Tilfælde som en Næringsstat og som en aldeles ensidig og meget uheldig Næringsstat. Det er en Skat, som er lagt paa enkelt Erhverv, som er lagt paa en Livsgjæring, som altid har været den, hvoraf det danske Folk har været stoltest, og som mere end nogen anden har bragt os Ny og Berrømmelse ogsaa hos Fremmede. Det tør tilvissé siges, at det ikke er den ringeste, ikke den mindst stræbsomme, og ikke den paa Mand og Legeme mindst kjenefulde Del af det danske Folk,

som søger sit Erhverv paa Spen, et Erhverv, som nu gjennem Lovgivning paa en meget uretfærdig og uforstandig Maade hæmmes og vanskeliggjøres. Og man maa endelig ikke tro, at det er de store Skibsredere og de store Skibsfartsselskaber, som fortrinnsvis beskattes paa denne Maade; tværtimod, de store Skibsseiere ere dels gaaede og gaa dels bestandig mere over til at benytte Dampskibe, og disse ere under de nuværende Forhold særlig for en stor Del istand til at vælte Afgiften over paa Befragterne. Det er derimod Smaaskibe, som væsentlig eies af Smaasolk og meget ofte af selve Skipperen, som navnlig ere henviste til Farten paa Fjærvandene omkring Danmark, Farten paa Norge, Sverrig, Lydfkland og England, det er dem, der fortrinnsvis først og fremmest rammes af Afgiften. Jeg holder her i min Haand et Brev, som jeg har modtaget fra en Skipper i Randers, der fører et Skib af 40 Register-Tons Drægtighed. Han meddeler mig, at han isjor, altsaa 1880, betalte ikke mindre end 17 Gange Skibsafgift, hver Gang med 20 Kr., altsaa ialt med 340 Kr. Naar man under de nuværende Forhold anstætter et saadant Skibs Værdi til 3,000 Kr., saa vil det neppe være for Lavt anslaaet. Han har altsaa omtrent betalt 12 pCt. i Skibsafgift. Det er jo muligt, at Skibsafgiften i dette Tilfælde er særlig høi, men det er aldeles utvivlsomt, at der er mange Skibe af lidt større Drægtighed, der regelmæssig fare mellem danske og engelske Havne, som paa denne Maade maa betale aarlig 5—10 pCt. af deres Værdi i Afgift. Jeg gad nok vidst, hvad man vilde sige, hvis der blev indbragt et Forslag om at paalægge de private Jernbaneselskaber en aarlig Afgift af 5—12 pCt. af deres Anlægs kapital; og dog tjene Jernbanerne ikke i nogen Maade Landets almindelige Omsætning og Udvikling bedre eller mere end Skibsfarten. Jeg skal i denne Sammenhæng endnu kun dvæle ved et Argument, som er blevet fremsført i denne Sag, dette nemlig, at Skibsafgiften er en Afgift, der tilbøielig bæres af Ublandet, idet udenlandske Skibe, foraaavidt de besørge Omsætningen paa danske Havne, i et lignende Forhold som danske Skibe maa bære deres Del af Afgiften. Dette er en Betragtning, der paa ingen Maade holder Stik. Det gaar her som saa ofte, naar man gjør et Forsøg paa gennem-

Rettelser.

Sp. 22, §. 17 f. n.: „1878—79 og 1879—80“, læs: „1877—78 og 1878—79“.

— 22, §. 15 f. n.: „1880—81“, læs: „1879—80“.