

det var en Skat paa den ene Side paa Laften, altsaa paa Trafikken, og paa den anden Side for Fyrene. Hvis der alene var Tale om en Fyrafgift, ja, saa kunde der maaske være noget mere Rimelighed i at komme ind derpaa, men saa maatte Forholdet ialtfald ordnes paa en ganske anden Maade, end at Afgiften skulde være af en bestemt Størrelse for hver Ton, hvorsomhelst et Skib her i Danmark indkom. Nei, saa maatte vi komme til et andet Forbillede, som vi f. Ex. have i England, hvor der vel bestaar en Fyrafgift for Skibene nu, men hvor den er reguleret efter det Antal Fyr, som det Skib, der kommer ind i Havnen, passerer. Saaledes betaler et Skib, der f. Ex. gaar fra Njøbenhavn til Skotland, en overordentlig ringe Afgift, medens et Skib, der kommer fra transatlantiske Havne og gaar gennem hele Kanalen og til Skotland, kommer til at betale meget Mere. Hvad det imidlertid kommer an paa for at bedømme, om en Skat er rationel eller ikke rationel, er det Spørgsmaal, hvorpaa denne Skat hviler. Denne Skat hviler ikke paa selve Skibet, men paa Trafiken. Det bevises ogsaa tydeligt derved, at man ikke har at betale Skibsafgift af selve Skibet som Giendom, thi hvis det var Tilfældet, skulde der betales, hvad enten Skibet jeilede eller ikke jeilede, om det havde Last inde eller ikke Last inde. Nu er Tilfældet det, at det kun betales, naar det løser en Ladning, og naar det indtager en Ladning, og det endda ikke i alle Tilfælde, thi naar det udfører Transiteller Kreditoplagsvarer, betaler det ikke. Hvorledes man end vender og dreier det, kan jeg derfor ikke med min bedste Villie se Andet, end at det er en fuldstændig irrationel Skat, fordi den er lagt paa Trafiken eller Befordringsmidlet, thi Skibet er jo, hvad jeg tidligere har sagt, ikke Andet, end hvad i Grunden paa Landjorden Jernbanerne ere. Man vil vel nu sige, at der bestaar Skatter paa denne Trafik f. Ex. i Frankrig. Det er ganske vist, der er der paalagt Jernbanetrafikken en Skat, men dermed er det ikke sagt, at det er rigtigt, og jeg maa dertil føie, at naar et Land er i Trang til Penge, naar dets Finantser ere maadelige, er det nødt til at paalægge Skatter, hvor det kan. Men forresten maa jeg med Henhyn til Frankrig gjøre opmærksom paa, at Forholdene der dog ikke kunne lægges til Grund for, hvorledes man ellers fornøstigtvis skulde indrette sig, thi medens man der har grumme store Afgifter paa mange Omraader, som f. Ex. paa Jernbaner, har man paa den anden Side indrømmet Skibsfarten saa ganske overordentlig store Begunstigelser, som det ikke var til at tænke paa at indføre her, og som jeg

skulde være den Sidste til paa nogen Maade at tilraade. Der er f. Ex. sat en stor Præmie pr. Ton af hvert Skib, der bliver bygget i Frankrig, og Halvdelen af denne Præmie bliver endogjaa betalt til Skibe, der bygges i Udlandet, men som sættes under fransk Flag. Desuden er der ogsaa sat betydelige Præmier paa Zifferi osv., og Forholdene ere altsaa der helt anderledes, end de ere her. Til den ærede sidste Taler, som jeg vistnok kan takke for, at han ikke kom videre ind paa Sagen, thi det sparer mig maaske ogsaa endel Indsigelser, skal jeg dog gjøre den Bemærkning, at naar han sagde, at det var det store forenede Dampskibsselskab, der led under denne Afgift, saa er det virkelig ikke Tilfældet. Naar Nogen lider derunder, saa er det det Hele og Store, det er ikke Skibsfarten alene, der lider derunder, men det er Handelen, som jeg tydelig har paavist, baade Transithandelen og den indenlandske Produktion, som jo heller ikke er fri for at betale. Naar man nu spørger: men hvor falder det hen, hvem saar egentlig Fordelen deraf? saa siger man: ja, den tilfalder nærmest Skibet. Og hvorfor? Fordi det til Trods for, at det er en Afgift, der hviler paa Varerne, engang er bestemt, at Skibet hæfter derfor; det maa betale det. Ja, det er f. Ex. slet ikke utænkeligt, at alle Skibsrhedere kunde blive enige og sige: saameget er vor Fragt, men desuden have vi for de og de Varer betalt Skibsafgift, og dem beregne vi foruden Fragten for alle disse Varer. Det Samme er Tilfældet rundt omkring i Provindserne med Henhyn til Havnepenge osv., hvor der finder en læregen Beregning Sted. Det Samme kunde man maaske ogsaa komme til at indføre her, men det vilde naturligvis blive en hel Del besværligere. Siger man nu, at en saadan Ophævelse af Skibsafgiften ikke godt kan foredeles paa alle Slags Varer, jeg vil f. Ex. holde mig til et Kreatur, en Stud, saa vil jeg indrømme Rigtigheden af, at det vil være vanskeligt absolut at sætte Fragten for en Stud fra Danmark til England i Forhold til, hvad Skibsafgiften udgjør, men naar f. Ex. et Skib, der gaar paa England med Landets Produkter, betaler 10—12,000 Kr. i Skibsafgift, ville de Herrer vistnok kunne indse, at det er et saa stort Beløb, at Afgiftens Ophævelse ganske vist vil fremkalde en Konkurrence, som nok skal vide at trykke Fragten ned, og skulde nu f. Ex. Fragten ikke forholdsvis kunne sættes ned for en Stud, saa kunde det komme andre Varer og andre Kreaturer tilgode, f. Ex. Faar og Svin, samt en hel Del andre Artikler; den Ting skulde nok kunne udregnes. Man kan