

fyldelse paa Fragtmarkedet? Hvis dette sidste sker, vil man ikke kunne undgaa, at en Del af Afgiften, maaske den hele, bliver overført paa Forbrugerne. Sker det første, vil Regeringen, hvis den vil gribe ind, sikkert blive nødt til foruden de Midler, Loven indeholder, at finde endnu stærkere og nye Midler for en tvangsmæssig Fastsættelse af alle Fragter. Eller hvorledes tænker man sig at ordne Forholdene i Kulhandelen, hvor Kulimportørerne selv i stort Omfang ejer deres Skibe? Hvis en Kulimportør f. Eks. ned sætter den Fragt, som han beregner af sin egen Virksomhed — Kulimportørerne fører i Almindelighed særskilt Regnskab for Skibene og for Kulimporten — for at spare Afgiften paa Bruttofragten, skal da Regeringen tvinge Rederen til at sætte Fragten i Vejret? Vil man kort sagt føre Kontrol med, hvilken Del af Udgifterne en Kulimportør lægger paa Fragten, og hvilken han lægger paa den øvrige Del af Forretningen? Og fører dette ikke ind paa Maksimalpriser og Tvangspriser paa de indførte Kul?

Hvis nu Indenrigsministeren tænker ved saadanne Foranstaltninger at regulere hele Erhvervet, hele dets Bogføring og Beregninger, kan det maaske tænkes gennemført for de store Vareposter. Men vender vi os til Stykgodsfragterne, vil man selv ved et overfladisk Ræsonnement ikke kunne tænke sig en saadan Ordning gennemført. Stykgodsfragterne er ikke nogen en Gang for alle fastsat, undtagen i de særlige Tilfælde, hvor der er sluttet Overenskomst for visse hyppigt forekommende Vareposter, saasom Landbrugs-eksportens. De store Ruteselskaber kan have visse Regler, som de gaar efter, men i en stor Mængde Tilfælde bliver Stykgodsfragterne fastsat for hver enkelt Befragtning, og de varierer i højeste Grad efter Ruterne, efter det disponible Skibsrum, efter Varernes Art — særlig i disse Tider, hvor nogle Varer er farligere eller dyrere at sejle med end andre — eller efter det Rum, som Varen indtager i Forhold til sin Vægt. Stykgodsfragterne er overhovedet mangfoldige og meget varierende. Hvorledes vil man nu kunne begære, at disse Fragter fastsættes paa et bestemt Niveau, og hvorledes vil man kunne kontrollere, at de overhovedet holdes paa dette Niveau? Og hvis der omvendt finder Forhøjelser Sted af dem, hvorledes vil man da redegøre for, om de skyldes Konjunkturerne eller berettigede eller uberettigede Fordringer?

Og hvis de, der betaler Fragterne, føler sig brøstholdne, fordi de mener, at der i Virkeligheden forlanges højere Priser for at dække Afgiften til Indenrigsministerens Fond, hvorledes vil man da gribe ind, og hvorledes vil man, hvis man griber ind, kunne undgaa faktisk at overtage Administrationen af Rederidriften? Det kan jo være, at dette Forhold vil ordne sig noget simplere for Landbrugets almindelige Eksport. Men for Industrien, som saa at sige faar alle sine Tilførsler udefra som Stykgods, og som afsender sine Eksportvarer som Stykgods, vil Opgaven sikkert vise sig at være fuldkommen uløselig.

Spørgsmaalet vil da blive, om hele denne Lov, der er tænkt at skulle paavirke Varernes Pris ved at skaffe billigere Fragt, ikke allerede af den anførte Grund vil have den omvendte Virkning: skaffe os højere Fragter. Jeg tror, at en saadan Frygt kan udtales ingenlunde alene med Hensyn til Stykgodsforsendelser, men ogsaa med Hensyn til Forsendelser af hele Ladninger i Trampskibe, thi der kommer Udlandet med i Beregningen, og vel kan man paalægge den indenlandske Skibsfart et Tryk, men det kan være, at dette Tryk har den modsatte Virkning paa den udenlandske og fremkalder Konjunkturforhøjelser. Og saa staar man midt i de allervanskeligste Problemer, Problemer, som overhovedet praktisk talt ikke kan løses.

Alle disse Betragtninger viser tydeligt, at den Afgift, her er Tale om, i Virkeligheden ikke er en Skat, og at Virkningerne af Afgiften vil blive saare uheldige for Skibsfarten, der vil blive lammet i sine Dispositioner, og at en Del, maaske en meget væsentlig Del, af Afgiften vil blive udredet af Skibsfarten som en Afgift, den afgiver til andre Erhverv. Men den vil sikkert ogsaa i adskillige Tilfælde blive overført paa disse andre Erhverv som en ren og skær Fordyrelse af deres Udgifter, som en Fragtforhøjelse. I denne Sammenhæng vil jeg overfor det ærede Medlem fra Æbeltoft (N. Neergaard), som henviste til en Tonnageafgift, sige, at det forekommer mig, at en Tonnageafgift, der meget vel kan diskuteres som en Skattesag, i hvert Fald maatte faa den iøjnefaldende Virkning at forhøje Fragterne, og at det derfor forekommer mig tvivlsomt, om den højtærede Indenrigsminister vil kunne finde en saadan Afgift forenelig med det Formaal at skaffe Svineproducenterne billigere Majs.

Lovforslaget indeholder i den foreliggende Form grumme lidt om de nærmere