

i materiel Henseende sammen med Holsteen, hvilket jeg derfor ogsaa haaber og ønsker, at vi ville eftertragte (Nei!) og opnaae, da jeg er overbevist om, at den er i Danmarks sande Interesse (Nei!), ja, maaskee ikke i mange danske Fabrikanters Interesse, men i de danske Consumenteres (Nei!), som ville være vel tjente med at have et saa udstrakt Toldgebeet med Hensyn til Fabrications- og Producenters Omsætning som muligt. Selve Sagen hører nu ikke videre herhen, men da den er omtalt af de foregaaende Talere, har jeg heller ikke villet undlade at berøre den nærmere i dette Dieblif. Forøvrigt seer jeg, hvad selve Sagen angaaer, ikke nogen absolut Nødvendighed for at forlade Realitetspørgsmaalet, som her foreligger. Jeg skal derfor tillade mig at dvæle et Dieblif herved. Jeg kan da ikke andet end forundre mig over, at den meget ærede Taler fra Christianshavn, som havde Ordet igaar, ved sin Udtalelse i Sagen er kommen i Uoverensstemmelse med sig selv; thi den samme ærede Taler har ved tidligere Leiligheder udtalt sig netop imod Præmiesystemet til Begunstigelse for Handel og Skibsart. Han har, baade i Finantsudvalg, ved Foredrag her i Salen og, mindes jeg ret, endnu for ganske kort siden her udtalt sig f. Ex. mod Præmiesystemet for den islandiske Skibsart. Jeg forstaaer da ikke, hvorledes han har kunnet bringe det i Harmonie med denne sin Ansæelse at forsvare Nødvendigheden af Præmiesystemet for den saakaldte oversjøiske eller amerikanske Skibsart. Men, om man end troer eller paastaar, at det er i Skibsfartens Interesse, at en saadan Retning bliver bibeholdt, vil jeg dog lige saa bestemt tillade mig at benægte det. Det er sandt, Begunstigelsen bliver i Interesse for de større Skibe, som gaae i den Fart, men igjen til Skade for andre Skibe, som fare navnlig paa England, hvorfra det ofte er ligesaa beqvemt at hente de samme Productionsgenstande, og som nu blive affaarne derfra, naar man har, saa at sige, henvist til en udelukkende Import fra de oversjøiske Lande. Det er ganske vist, at Handelens Historie i de sidste Aar har

kunne være forbundne, netop for endeel ere blevne affaarne og præjudicerede ved, at man har monopoliseret Farten paa de oversjøiske Lande. Naar den samme ærede Rigsdagsmand fremhævede, at det skulde være vitterligt, at ogsaa andre end de, som sætte sig i Spidsen for større Skibsfartsforetagender, forene sig om at foretage saadanne, og at de saaledes ikke kunne siges at være afhængige af de Skibsrhedere, som tillige ere Importeurer, skal jeg bemærke og bede vel lagt Mærke til, at dette vel har fundet Sted og kan have bragt sin Fordeel, endsskjønt denne snarere kan være bleven en Følge af tilfældige gunstige Conjunctionsvindinger; men det, som har bevæget Andre end selve Skibsrheder-Importeurerne til at begynde denne Dei, er ikke saameget de Fordele, de i og for sig derved haabede at opnaae, men snarere Nødvendigheden af at optræde som Concurrenter; thi dersom de ikke søgte ad Foreningsveien at concurrere om Importen, vilde de aldeles være givne til Priis, i alt Fald vilde de i større Grad end ellers komme i Hoved = Importeurerens BOLD. Det er altsaa, siger jeg, mere af Nødvendighed, at saadanne Handelsinteressentskaber maae søge at concurrere, end for den reelle Ryttes Skyld, som deraf kan drages. Jeg troer overhovedet, at denne Begunstigelseslov kun er til Skade for andre Handlende, fordi den henviser Handelen til en bestemt Retning og affærer den i andre. Handelen maa være saaledes stillet, at den kan gaae, hvorhen den selv vil. Man skal ikke begunstige den i een Retning og ikke i en anden, thi Handelen behøver meer end noget Andet Frihed; enhver Begunstigelse i een Retning bliver der en Byrde, en Evang i en anden. Og det kan jo ikke være anderledes — man opstille hvilket som helst Raisonnement og hvilket som helst konstige Beregninger, man vil — end at man ved en saadan tvungen Fremgangsmaaede kun skader Omsætningen i det Hele. Derfor maa jeg ogsaa, hver Gang denne Sag kommer for, og jeg maatte faae den Væge at stemme i den, stille mit Votum derimod.