

Broerne, men da Skibet kom, blev det negtet. Det er aldeles afgjort, at der faa godt som ikke laa et eneste Fartøj ved Larsens Plads. Der laa kun nogle Pramme, og der var saaledes tilstrækkelig Plads til, at Skibet kunde løse; der, men ikke desto mindre blev det beordret gennem Knippelsbro. Baade Nhederen og alle Andre kunde forudse, at der let kunde ske et Uheld, og det indtraf ogsaa, idet Skibet forrige Mandag, da det gik gennem Broen, stødte paa. Denne Gang slap Broen for at blive ødelagt, men Skibet led ikke ubetydelig Læstage paa sine Sider. Hjøveren har nedlagt Protest og fordret Skadeserstatning, men her opstaar da det Livsspørgsmaal: Hvem skal erstatte Skaden? Nogle mene, at Havnevæsenet selvfølgelig maa gjøre det, da der ikke blev overladt Skibet Liggeplads nedenfor Broen, uagtet der var tilstrækkelig Plads forhaanden, medens Andre mene, at dette ikke kunde lade sig gjøre, men i alt Fald vil det jo nu blive Gjenstand for Rettens Afgjørelse. Det er en af disse Klager, som jeg har hørt før, og jeg ønsker derfor gjerne at henlede de høiere Autoriteters Opmærksomhed paa, at disse Plads, naar de ere ledige, maa blive almindelig tilgængelige for Alle, og at ikke nogle særlig Begunstigede skulle have Tilladelse til at faae Plads der og Andre ikke. Der er ogsaa andre Forhold, som ere uheldige indenfor Knippelsbro. Jeg har set en Handelskalender, som udkom for nogle Dage siden, hvori der staar, at Kjøbenhavns Havn er 22 Fod dyb. Saa vidt jeg erindrer, har Havnekapitainen udstedt en Meddelelse, hvorefter Havnen indenfor Broerne skulle være 20 Fod dyb. Men Lodserne vegre sig ved at føre Skibe indenfor Knippelsbro, naar de gaa over 17 Fod dybt. Man er da henvist til at lægge disse Skibe imellem Hølene og ved Hjælp af Lægtene lette dem saaledes, at de kunne komme indenfor, hvilket forarsager meget store Udgifter, som meget ofte vilde kunne undgaaes, dersom Pladserne, for saa vidt tilbørlig Liggeplads fandtes, maatte benyttes af ethvert Skib. Det er ogsaa meget uheldigt, naar f. Ex. en Ladning, som er bestemt til Ostkanten af Byen, bliver opløst ved Gasværket, thi derved foranlediges mellem  $\frac{1}{4}$  a  $\frac{1}{2}$  Mils længere Kjørsel med Barerne, som forarsager en betydelig Udgift og tillige en overordentlig stor Forfinkelise med Hensyn til Løsningen. Jeg kunde supplere dette med adskillige andre Exempler, men disse Tilfælde, som netop ere foregaaede i disse Dage, forekomme mig tilstrækkelige. Der kommer jo tidt og ofte saadanne smaa Døvhævelser, som kun ere ganske ubetydelige. Jeg skal saaledes blot nævne, at en Kulimportør i Torsdags havde to Skibe, som bleve anviste Plads henholdsvis ved Kristiansgade og ved Langebro. Det Skib, som skulde ligge ved Kristiansgade, havde imidlertid en saadan Fart, at det gik indenfor Langebro, hvorimod det andet Skib lagde an ved Kristiansgade; men der hørte mange For-

handling og Udvevlinger til, inden det kunde tillades, at de maatte blive liggende, hvor de vare. Der blev gjort bestemt Paastand paa, at der skulde benyttes Bugserdampere, for at føre Skibene tilbage paa deres respektive Pladser; men saa mente man dog endelig, at Navnet gjorde ikke Noget til Sagen med Hensyn til, hvor Skibene laa. Den engelske Dampner „Galeed“ havde om Mandagen Bugserdampere og Løds med, og der var truffet alle mulige Forsigtighedsregler, men paa Grund af Strømmen var det ikke muligt at forhindre et Sammenstød mellem Skibet og Broen. Jeg skal ganske vist anerkjende, at der her i Kjøbenhavn bliver gjort overordentlig Meget for Dampskibene, navnlig for det forenede Dampskibsfællesskabs Skibe, og for Paketskibene, men jeg tror, at man ikke har Dinene nok oppe for, at der ogsaa burde gjøres Lidt for Seilskibene. Jeg tror, at disse blive negligerede i en meget høj Grad. Det kan vel være, at man mener, at Seilskibenes Lid nu er forbi; men Dampskibene have endnu ikke staaet deres Prøve, og det turde dog være muligt, at Seilskibene ogsaa have en Fremtid for sig lige saa godt som Dampskibene. Men at Seilskibene blive noget tilfidesatte i Kjøbenhavns Havn, baade i den ene og i den anden Retning, er afgjort. At Acciseafgiften er den Afgift, som det vil være heldigt at nedsætte, naar man skal gjøre en Nedsættelse i Afgifterne ved Kjøbenhavns Havn, tror jeg egentlig ikke. Acciseafgiften falder jo kun paa Handelsstanden, det er en Afgift af samme Art som Told, Fragt og andre Afgifter, som lægges paa Barerne, og hvorefter Kjøbmanden igjen beregner sin Indtægt. Derimod vilde det, som sagt, være heldigt, om de meget høie Skibsafgifter kunde ændres Noget, thi Skibsafgifterne her i Kjøbenhavn ere større end noget andet Sted i Østersøen, og det vilde ogsaa være et overordentlig stort Gode, om Havnen kunde blive saaledes forbedret, at udenlandske Fartøier ikke havde nogen Frygt for at komme herind. Bore Naboer i Malmø og Helsingborg og tilbørlig i Landskrona have gjort overordentlig store Arbejder, for at udvide deres Havne og gjøre dem bekvemme i enhver Henseende. Helsingør arbejder jo ogsaa paa at udvide sin Havn, og ved Helsingør er der jo i alt Fald den Fordel fremfor ved Kjøbenhavn, at et Skib, som i Forbigaaende gaar ind for at indtage Kul, ingen Afgift svarer der, medens Afgiften er temmelig betydelig i Kjøbenhavn. Jeg kunde derfor ønske, at de ærede Autoriteter vilde have deres Opmærksomhed henvendt paa, at Kjøbenhavns Havn ikke kommer i Misfærd hverken i Indlandet eller i Udlandet.

**Formanden (Rabbe):** At det ikke er alle Spørgsmaal, vedrørende Kjøbenhavns Havns Benyttelse, men kun Spørgsmaalet om Havneafgiften, der er den egentlige Gjenstand for For-