

Seg for mit Bedkommende kan ikke antage Andet, end at omtrent hele dette Thing principalt maa fastholde dette Standpunkt. Da denne Sag var til Behandling, var det Parti, som senere blev Flertal og i de senere 5—6 Aar har været Flertal, endnu Mindretal, og det havde besat 6 af de 15 Pladser i Udvalget, og man saae, at alle daværende Højremedlemmer og Medlemmer af Mellempartiet sluttede sig enstemmigt i Udvalget til Forslaget om Ophævelsen af Skibsafgiften. Ja, jeg kan anføre som Exempel paa den Interesse og Sver, hvormed denne Sag omfattedes, at afdøde Alfred Hage paa Foranledning Dagen før sin Død paa sit Dødsleie underfrev Betænkningen derom; og Thinget sluttede sig med en til Enstemmighed grændsende Stemmeflerhed dertil. Nu er jo dette Things Sammenfætning saaledes, at man i alt Fald ikke skulde antage, at Medlemmerne snarere ere mod Skibsafgiftens Ophævelse, men derimod at de ere for den. Hvorledes nu imidlertid de to Grupper af dette Thing, som ere i Stand til at bestemme Flertallet i denne Sag, ville stille sig i saa Henseende, og med hvilken Kraft og Bestemtighed de eventuelt ville optræde og søge at gjøre den Mening gjældende, som jeg antager er fremherskende i Thinget, har jeg ikke nogen Mening om, og jeg kan derfor heller ikke bestemt udtale, hvorledes jeg for mit Bedkommende og endnu mindre hvorledes mine nærmeste Meningsfæller endelig ville komme til at stille os i denne Sag. — Naar man ser hen til Lovens Enkeltheder, findes der jo enkelte Giendommeligheder derved. Det vil ses, at den meget ærede Minister har givet det Tilfald, han gav i Slutningen af forrige Samling som Svar paa Folkethingets Andragende, en meget indskrænket Anvendelse. Dersom denne Forskjel mellem indenrigst og udenrigst Fart overhoved skal bibeholdes, vil det være naturligt, at man udstrækker Begrebet indenrigst Fart en Del videre, end her er Tilfældet. Det forekommer mig, at ligge nærmest at udstrække det saa vidt, at det omfatter de danske Farvande, og til de danske Farvande regner jeg da Farvandene, som paa den modsatte Side begrænses af den norske og den svenske Kyst samt den tyske Østersøkyst, for saa vidt disse Kyster og Havne ligge Øst for Lindsnæs og Vest for Kristiansø. Farten paa de Havne, som ligge indenfor den af mig betegnede Grændse, er netop den, som nærmest maa siges at maatte henføres under Begrebet „indenrigst Fart“. Vil man holde sig nær til den Indstilling, som ifjor blev gjort af Folkethingets Andragendeudvalg, der, som bekendt, aldrig gaar videre end strengt fornødent og søger at begrænse sig saa meget som muligt, saa er det en meget ringe Anvendelse, der er gjort af denne Indstilling, naar man nu har villet frigive Farten mellem Alsens, Widdelfart og Faaborg og disses Lødbidstrakter samt Wær paa den

ene Side og den lige overfor liggende Kyst paa den anden Side. Jeg antager, at man Nord for disse Havne maa medtage Fredericia og Kolding. De kunne i alt Fald tages med med samme Føie, som det er foreslaaet at frigive Farten mellem Ribe, Fjans, Esbjerg-Barde Lødbidstrakter og den nærmest liggende slesvigiske Kyst paa den anden Side. Paa samme Maade man seiler ned eller op ad den jydsk Kyst paa Vestkysten, maatte man kunne seile op og ned ad den jydsk Kyst paa Østkysten. Men ligeledes forekommer det mig urimeligt, at man har standset ved Faaborg og Wær. Med samme Føie eller omtrent med samme Føie maatte paa Fyen Svendborg og Langeland saa godt som Wær kunne medtages, ligeledes paa Sjælland Korsør og Skjelskør og paa Lolland Nakskov. At tage disse Punkter med vilde have sin Betydning, fordi flere af disse, nemlig Korsør, Nakskov og Svendborg, ere Udløbspunkter for Jernbaner, og naar man vil udstrække Begrebet „ligeoverfor liggende Kyst“ i Forhold dertil, vil Forholdet blive fra den nuværende Grændse mellem Sjælland og Slesvig til Kielerfjord iberegnet, saa at de yderste Punkter, som kunne benytte denne Begunstigelse, vilde blive Korsør, Skjelskør, Nakskov indtil Kiel. — Fremdeles ser jeg, at den ærede Minister har formuleret § 3 saaledes: „lig med indenrigst Fart kan behandles“. Jeg veed ikke, om jeg skal søge Bevæggrunden hertil i en Bemærkning i Motiverne, som gaar ud paa, at den danske og svenske Regjering har truffet en Overenskomst af 1871, hvorved begge Parter enedes om at søge den paagjældende Farts Behandling som indenrigst gjensidig udvidet til at komme Farten tilgode paa og fra hele den svenske Kyststrækning, der omfatter Helsingborg, Landskrona, Malmø og Trelleborg Lødbidstrakter. Det er muligt, siger jeg, at Motiverne til denne Formulering maa søges heri, idet altsaa den ærede Minister vil opfatte at lade disse Bestemmelser træde i Kraft, indtil han har truffet fornøden Underhandling med Sverig. Det er imidlertid kun en Formodning, det staar ikke udtrykkelig i Motiverne. Imidlertid maa jeg bemærke, at denne Formulering ikke findes i de tidligere Love. I den nu bestaaende Lov af 4de Juli 1863 bruges denne Formulering ikke. Der siges ligefrem, at Farten mellem de og de Havne skal behandles ligefrem som indenrigst. Fremdeles vil det jo, naar denne Lov træder i Kraft den 1ste April 1879, komme til at afhænge af Regjeringens Bestemmelse ved en kongelig Anordning, om Skibsarten mellem de Havne i Sundet paa dansk Side og paa svensk Side, som nu behandles lige med indenrigst Fart, fremdeles skulde behandles som indenrigst Fart. Det kommer til at bero paa kongelig Anordning i Fremtiden, nu beror det paa Lov, og for disse Havnes Bedkommende vil det være Tilbagefærd. Jeg gjør opmærksom paa