

dog, at Fredericia maa siges at ligge ved Lillebelt saa vel som Kolding, der ligger ved en Fjord, som udmunder i Lillebelt. Tilstødende Farvande maa dog vistnok i Almindelighed kunne opfattes saa vel paa den danske som paa den tydske Side saaledes, som jeg i mit første Foredrag betegnede dem. Ganske vist er den ærede Minister i en anden Retning gaaet videre, det indrømmer jeg gjerne, nemlig ved at tilhyde en lignende Afgiftsfrihed for Havne, der ligger ved Drefund og Sjyllands og Slesvigs Bestykt. — Hvad endelig angaar de Indskrænkninger, som indeholdes i Formuleringen af § 3 ved Ordet „kan“, da maa jeg vedblivende fastholde, at jeg ikke tror, at dette Thing vil give Regjeringen Ret til at gjøre den Afgiftslettelse, der nu bestaar, hvad enten det nu bliver en Afgiftsnedsettelse eller en Afgiftsfrihed, afhængig af en kongelig Resolution, medens den nu er afhængig af Lov, og det er det, der vil ske for Kjøbenhavns, Helsingørs og Kjøges Vedkommende for Farten mellem disse Havne og de lige overfor liggende svenske Havne. Det tror jeg ikke, at Thinget ret vel vil give sit Samtykke til. Ganske vist kan jeg jo ikke tale paa Thingets eller dets Flertals Vegne; men jeg taler efter et Skjøn om de Anskuelser, jeg tør forudsætte hos Flertallet. Hvis dette Lovforslag bliver til Lov, vil Følgen deraf blive, at, hvis der ikke samtidigt dermed foreligger en kongelig Resolution, vil man for Farten mellem disse danske Havne og den overfor liggende svenske Kyst komme til at erlægge en Afgift af 48 Skilling pr. Kommercelest, indtil en saadan kongelig Resolution udkommer.

**Th. Nielsen:** Jeg troede, at det virkelig var umuligt, at den ærede Finansminister kunde have misforstaaet, hvad jeg sagde. Naar jeg nemlig sagde, at det var et Tilbagekridt, vilde jeg dermed udtrykke, at det var i Sammenligning med, hvad der er fremkommet fra tidligere Regjeringer, navnlig fra Regjeringen i 1871—72. Det var i Sammenligning dermed, jeg mente, at det var et Tilbagekridt. Men at det i Sammenligning med den nu bestaaende Lovgivning i det Væsentlige er et Fremskridt, har jeg ikke bestridt. Særligt skal jeg ikke udtale mig yderligere derom. Jeg har i mit første Foredrag nærmest givet et Referat af, hvad der tidligere har tildraget sig, og jeg tror, det er nogenlunde korrekt. Særligt kan jeg samstemme med den ærede sidste Taler, af hvilken Grund jeg ogsaa anser det saa meget desto unyttigere at udtale mig yderligere. Til det ærede Medlem fra Bordingborg (Schroll) skal jeg ikke sige noget Videre; thi Jernbanerne og Jernbanetaxterne har den ærede Formand jo allerede gjort opmærksom paa ligge udenfor Debatten. Jeg vil blot stille det Spørgsmaal til ham, om han er i Stand til at kunne sige, hvormeget Jernbanerne have forøget de indirekte Afgifter; thi det turde

jo vistnok, naar Alt kommer til Alt, være adskillige Millioner.

**Formanden (Krabbe):** Blevarelsen af dette Spørgsmaal ligger ogsaa udenfor Debatten.

**Finansministeren (Estrup):** Det ærede Medlem for Sorø Amts 3die Valgkreds (Krauber) bemærkede, at jeg til Fordel for at have den indenrigste Skibsafgift fremfor den udenrigste kun havde anført, at den indenrigste Afgift kun gav et ringe Udbytte for Statskassen, hvorimod den udenrigste gav et betydeligt. Jeg er ikke vis paa, om jeg, da jeg før havde Ordet, virkelig indskrænkede mig til at bemærke denne Forskel mellem de to Skibsafgifter. Det forekommer mig i det Mindste, at jeg tillige gjorde opmærksom paa, at den indenrigste Skibsafgift fortrinsvis tyngede paa de smaa Skibsfarter, og det forekommer mig, at jeg gjorde opmærksom paa, at den tyngede saa meget mere, som den saa hyppig gjentoges, idet denne Forbindelse jo meget hyppig holdes i Gang af Skibe, der udelukkende beskæftigede sig dermed, og som, fordi Afstanden er saa kort in mellem Pladserne, jo idelig og idelig maa erlægge denne Afgift i et ganske andet Maal end de udenrigste. Jeg kunde vel sige til, at den indenrigste Skibsfart jo gjennemgaaende og væsentlig beskæftiger sig med meget svære og forholdsvist lidet værdifulde Varer i et ganske andet Maal end den udenrigste, og at den mere og mere reduceres til kun at beskæftige sig netop med saadanne Varer, med Hensyn til hvilke Konkurrencen med de andre og hurtigere Befordringsmidler, navnlig Jernbanerne, har mindre at betyde. Jeg fastholder altsaa, at den indenrigste Skibsfart langt mere trænger til en Lettelse i Afgiften end den udenrigste. Naar det ærede Medlem vil bebrejde mig, at jeg ikke fastholder Kontinuiteten, som det ærede Medlem udtrykte sig — det ærede Medlem mente, at man var berettiget til at forlange en vis Kontinuitet i de Forslag, der kom frem fra de forskellige hinanden afløsende Regjeringer, i det Mindste naar de alle vare hente fra en vis politisk Side, fra et enkelt politisk Parti, saaledes forstod jeg i det Mindste det ærede Medlem — da forekommer det mig, at hans Overraskelse over, at jeg ikke har bevaret Kontinuiteten paa Toldrevisionens Omraade, kommer noget sent til Stede. Thi det forekommer mig, at hverken det ærede Medlem eller noget andet Medlem her i Thinget i de sidste 3 Aar kan have været i Tvivl om, at jeg aldeles ikke føler mig forpligtet lige over for de forskellige Forslag, som de foregaaende Regjeringer have gjort til en Toldrevision, og jeg tror, at, er der Noget, som det ærede Medlem og Andre kunne vide om mit Standpunkt, saa er det