

ster om, at man ogsaa engang bør stride til at ophæve Skibsafgiften for Farten paa indenrigske Steder. Man er kun med Hensyn til den sidste ikke enig om Betimeligheden af at gjøre dette nu, og man er vel heller ikke ganske enig om det Omfang, hvori den sidste Afgift burde ophæves. Det Forslag, som Udvalget har stillet under Nr. 1, er jo imidlertid af saadan Betskaffenhed, at jeg tør antage, at den ærede Minister ikke vil have nogen Betænkelighed ved at gaa ind derpaa. Det stiller jo den ærede Minister og Regeringen frit, dels i Henseende til Tidspunktet, da denne Ophævelse af Skibsafgiften af Skibe i udenrigst Fart skal indtræde, dels ogsaa i Henseende til det Omfang, hvori denne fritagelse skal indtræde indenfor de af Udvalget foreslaaede Linier. Det er allerede fremhævet af den ærede Ordfører, at af disse to Linier drages den ene fra Tegelen til Indesnas og den anden fra Kalmars til Rügenalbe. Det er to Linier, der allerede ere kjendte i vor Lovgivning, idet navnlig Forordningen af 10de Januar 1840 bestemmer, at al Fart, der gaar indenfor disse to Linier, er af den Betskaffenhed, at det ikke er nødvendigt paa den at føre Logbog. Ogsaa i andre Retninger har vor Lovgivning fremdraget Farten indenfor disse to Linier, idet det jo ifølge Lovene af 19de Februar 1861 og 11te Februar 1863 er tilladt Enhver at føre aabne Vaade og Dæksfartstøjer under 6 Kommercelæsters Drægtighed indenfor disse Linier, ligesom der for at kunne føre Skibe af under 40 Kommercelæsters Drægtighed i denne Fart ikke behøves andet Næringsbevis end som Sættessipper, og endelig gaar Loven af 19de Februar 1861 § 4 ud paa at bestemme, at i denne Fart kan Enhver fare som Styrmand. Lovgivningen gaar altsaa, tør jeg antage, ud fra den Forudsætning, at Farten indenfor disse Linier har en væsentlig anden Karakter end den, der gaar udenfor disse to Linier. Det turde vistnok ogsaa være rigtigt, at Størstedelen af Farten indenfor disse to Linier iværksættes for Skibe af en anden Betskaffenhed, af mindre Drægtighed, Skibe altsaa, der kun kunne gjøre Regning paa mindre Fartindtægt end Tilfældet er med de Skibe, der gaa udenfor de to nævnte Linier. Da det, som sagt, er Udvalgets Mening, at den høitagtede Minister kun skal have Bemyndigelse til indenfor disse to Linier at ophæve Afgiften, tør jeg altsaa haabe med Udvalget, at den høitagtede Minister ikke vil have nogen Betænkelighed ved at tage imod dette Ændringsforslag til § 3. Under denne Forudsætning vil jeg tillade mig særlig at henlede den høitagtede Ministers Opmærksomhed paa den uheldige Stilling, Fragtfarten for Tiden har mellem danske og slesvigholstenske Havne. Som bekjendt, indtraadte der ved Fredsslutningen i 1864 en meget væsentlig Forandring i denne Fragtfart, idet den fra at være Fart paa indenrigske Steder gik over til at blive Fragtfart paa udenrigst Sted.

Men ikke nok dermed. Samtidig eller kort derefter indtraadte der for denne Fragtfart en Konkurrence ved Jernbanerne, en Konkurrence, som den har haft stor Vanskelighed ved at udholde, saa at det vistnok i høt Grad vilde være ønskeligt, om der ved Ophævelsen af Skibsafgiften for denne Fart kunde forkaffes Samfærdigheden mellem de holstenske og slesvigiske og danske Havne en saadan Betskaffenhed, at den igjen kunde faae nogen Betydning ved Siden af Jernbaneforbindelsen. Jeg skal i den Henseende tillade mig at oplyse Thinget og den høitagtede Minister om et Tilfælde, som vistnok tilstrækkelig vil vise, hvilke forholdsvis betydelige Afgifter der er lagt paa denne Fart. Der er for nogle Aar siden gjort et Forsøg med at bringe en Forbindelse tilveie mellem Svendborg, Lübeck og Raskov ved et Dampskib; men dette har været forbundet med ikke ringe Vanskelighed netop paa Grund af den Konkurrence, som de slesvigholstenske og de danske Statsbaner have etableret. Skibet har imidlertid ved at nedfætte sine Fragter, og ved at træffe Overenskomst med det Lübeck-Hamburgske Jernbaneselskab om forskellige Betskaffenheder nogenlunde set sig istand til at holde Farten ilive, om end Fortjenesten har været forholdsvis meget ringe. Skibet, som har en Drægtighed af 48 Kommercelæster, har i 1878 foretaget 57 Reiser fra Svendborg over Raskov til Lübeck og tilbage igjen og er i Reglen gaaet med fuld Fragt. Det har i den Anledning betalt som Skibs- og Havneafgift 4,677 Kr. og deraf i Svendborg Havn 2,013 Kr. og i Raskov Havn 1,547 Kr. eller ialt 3,560 Kr. Deraf have de egentlige Havneudgifter kun andraget 644 Kr., saa at altsaa Statens Skibsafgift i dette Tilfælde udgjør 2,914 Kr. eller tilnærmelsesvis 3,000 Kr. Naar man nu ser hen til den Nettofragt, Skibet har set sig istand til at opseile i det nævnte Aar, viser det sig, at Skibsafgiften beløber sig til omtrent 21 pCt. deraf, idet Nettofragten har været 12,128 Kr., saa at det Regnestykke er let, at Skibet har i de to Havne maattet afgive til Staten 21 pCt. af den fortjente Fragt. Spørger man nu om, hvor meget Guds Skibet paa sine Reiser har ind- og udført i de danske Havne og i Lübeck, viser det sig at være omtrent 6 Mill. Pd., saa at altsaa Afgiften bliver tilnærmelsesvis 5 Dre pr. 100 Pd. Det er jo klart, at, da her er Tale om Stykgods og Varer af forholdsvis betydelig Værdi, maa disse 5 Dre blive uden Betydning for Konsumenterne, og Afgiften er altsaa utvivlsomt erlagt af Rhederiet. Rhederiet har altsaa i denne Fart maattet betale 21 pCt. af sin Nettoindtægt, en Afgift, der forekommer mig at være overvældende, og som overhovedet gjør denne Fart meget vanskelig og næsten ikke til at gennemføre lige overfor den Konkurrence, som Statsbanerne og de slesvigholstenske Baner have etableret. Jeg tør derfor særlig tillade mig at henlede den høit-