

Lovforslagets § 3, saa fremgaar det allerede deraf, at Finanzministeren selv har krævet en næsten lignende Tillid. Ifølge denne Paragraf i det oprindelige Lovforslag skulde det jo ogsaa bero paa Kongens, det vil altsaa sige, Regjeringens Bestemmelse, hvorvidt Farten paa og fra de deraf nævnte Steder skulde behandles som indenrigst. Hvad der er kommet til ved Ændringsforslaget under Nr. 1, er ikke nogen meget betydelig Udvidelse af den diskretionære Myndighed, som den ærede Minister allerede har forlangt i Lovforslaget. En anden Bemærkning er den, at efter min Opfattelse er der fra flere Sider, mest vistnok fra den høitærede Ministers Side, men tillige fra enkelte Rigsdagsmænds Side, lagt altsor stærkt Vægt paa „Gjensidighed“ i denne Sag. Jeg tror, at Reciprocitet ikke paa nogen Maade bør og skal opstilles som et Hovedprincip ved Omordningen af Løbsforhold. Man skuffer sig selv, dersom man ved alle Leiligheder fordrer et Uble for sin Være, som man udtrykker det, thi i de allerførste Tilfælde vil det vise sig, at de Tarifrevisioner, som foregaa paa et fornuftigt Grundlag, ere i og for sig til Fordel for det Land, hvor de gennemføres, og at de ikke bør gjøres afhængige af, om der tillige kan naas Fordel paa anden Maade. Gjælder dette om Løbslovgivningen i det Hele, saa tror jeg, at det ganske særlig gjælder om Skibsafgiften. At have den i danske Hænde vil sige at give en Lettelse til indenlandske eller fremmede Rhederier, som indføre Varer, til de indenlandske eller fremmede Firmaer, som sende og eie Varer, til de indenlandske eller fremmede Konsumenter, der bruge Varer. Men hvad der er sikkert, er dette, at vi ved at have den udenrigste Skibsafgift i danske Hænde overhovedet yde vore egne Handels- og Omsætningsforhold en Lettelse, og denne Lettelse bør ikke være betinget af nogen Reciprocitet eller af, at man paa andre Steder indrømmer danske Skibe noget Lignende. Jeg tror, at man hilder sig selv i en Vildfarelse, naar man saaledes bestræber sig for at beholde Kompensationsgjenstande tilbage. Ganske vist, hvis dette er en Vildfarelse, saa er det en Vildfarelse, som ikke er ualmindelig; der er andre Lande, som ligeledes opstille den, saa at andre Landes Ufornuft maaske kunde tvinge os til ogsaa at være ufornuftige og beholde Kompensationsgjenstande paa Haanden. Det er en Betragtning, som mulig paa visse Punkter ved en Tarifrevision kunde faae en ikke ringe Vægt, men her, hvor der kun er Tale om Skibsafgiften, har den efter min fulde Overbevisning Intet at sige. Her kan denne Betragtning skydes rent til Side, og vi kunne ganske rolig bestemme Forholdene fra vor egen Fordels Standpunkt, uden angstelig at se hen til, om ogsaa Andre kunne nyde godt af denne Fordel, som vi ville indrømme os selv. — At Bestemmelsen i Udvalgets principale Ændringsforslag skulde være bageret i den Grad paa Reciprocitet, som den høitærede Minister opfattede

det, har, hvis jeg har forstaaet den ærede Ordfører rigtig, denne modsiget. Bliver det Tilfældet, tror jeg heller ikke, at det har nogen Være, som den ærede Minister mente, at der skulde indkomme en stor Mængde Reklamationer fra flere Steder. Jeg forstod jo nok, hvad den ærede Minister mente. Det var selvfølgelig den gamle Bestemmelse, den saakaldte „most favoured nations“ clause“, Bestemmelsen om at behandles som den mest begunstigede Nation, hvortil han sigtede, i det han frygtede for, at, naar denne Bestemmelse blev gennemført, vilde fremmede Lande, som havde traktatmæssig Ret til at behandles som den mest begunstigede Nation, gjøre Indsigelse mod, at der tilstodes andre Lande en saadan Begunstigelse, som de ikke fik. Men naar den ærede Ministers Opfattelse af Ændringsforslagets sande Hensigt og Natur ikke er ganske usigtlig, saa tror jeg, at dermed tillige Betænkkeligheden for slige Reklamationer bortfalder. Jeg er ikke istand til at se Andet, end at det principale Ændringsforslag maa kunne vedtages og med en ganske lille Rettelser blive accepteret af Ministeren og Landsthinget, og Ændringen skulde da efter min Mening navnlig komme til at bestaa deri, at i det første Stykke af dette Ændringsforslag alle Henviisninger til fremmede Skibe gif bort. Jeg tror, at det vilde være fuldkommen tilstrækkeligt, naar vi blot sagde, at danske Skibe skulde i Farten paa de Steder være fri for at lægge Skibsafgift, eller at selve Farten behandlede som indenrigst. Jeg tror, at det vilde være tilstrækkeligt. Den eneste Betragtning, som skulde gjøre, at det ikke laader sig praktisk gennemføre, vilde være den, at vi have de traktatmæssige Forpligtelser til at indrømme fremmede Skibe alt det, som vi indrømmede danske Skibe; men ogsaa i saa Tilfælde ser jeg ikke retters, end at vi kunne give hele denne Fart fri; det vilde være et lille Fremstrid, som blev gjort, og et Fremstrid, som var heldigt. — At den Linie, som Udvalget har opstillet, skulde være ganske „vilkaarlig“, er jeg ikke istand til at indse. Det er en Linie, som findes paa adskillige Punkter i vor Sø- og Handelslovgivning, og at den hidtil ikke har været bragt i Anvendelse paa Skibsafgiften, er i og for sig ingen Hindring. Naar man har fastsat disse Betingelser, haade dem, som den ærede Ordfører omtalte i Forordningen af 10de Januar 1840 om Logbøger, og ligeledes senere dem, der angaa den Styrmandsfart, som kræves osv., saa er det, fordi Lovgivningen er gaaet ud fra, at Farten mellem disse 2 Linier, Linien Indesnes—Læzel og Kalmar—Nügerwalde, er en Fart, som efter sin Natur kan betragtes som indenlandst Fart, og at føre Begrebet over paa Afgiftsomraadet er ikke noget saa stort Spring. Jeg sætter saa meget mere Pris paa nu at gjøre et bestemt Skridt til Lettelse i Skibsafgiften, som jeg ikke kan Andet end anse det for en given Sag, at vi ville faae Nok at gjøre med større og