

strax har slaaet mig, og jeg kan derfor ikke tilbageholde den. Det er et Spørgsmaal, om en saadan Fremgangsmaade ogsaa kunde siges at være i sig selv en retfærdig Fremgangsmaade. Det ærede Medlem udtvilede sin Tanke saaledes, at man ved at eftergive en vis Læstetragtighed, f. Ex. 10 Tons, vilde yde en Bøttelse til Seilskibsarten. Men er det ærede Medlem ikke der inde paa en Bei, som netop han maatte være meget betænkelig ved at betrede? Er han ikke der inde paa en Beskuffelsens Bei for Seilskibsarten, som maa siges i og for sig at stride imod de økonomiske Principer, som vi hidtil i det Væsentlige have lagt til Grund for vor Behandling af disse Spørgsmaal? Er der økonomiske Forhold, som gjøre det rigtigt, at den udenlandske Trafik væsentlig gaar over til Dampskibe, er der Hensyn, hentyede fra Hurtighed og Billighed og andre saadanne Momenter, som gjøre det rigtigt for os, at vi skride saa hurtigt frem som muligt med Udviklingen af vor Dampskibsflaade paa vor Seilskibsflaades Bekostning, er det saa rigtigt at indføre et System, der vil faa som en kunstig Beskuffelse for denne Seilskibsart? Er det ikke en misforstaaet Omhed over de saakaldte „Smaas“, der leder det ærede Medlem til denne Overveelse, og mon man ikke, dersom man kom dybere ind paa denne Sag, maatte finde, at det, som det netop gjaldt om at udvikle, og det, som man fremfor Alt burde lette, var den store, den hurtige Trafik, og det ikke for de store Dampskibes eller for de store Dampskibsfabrikers Skyld, men fordi der gennem denne Trafik tilflyder den store Almenhed af Konsumenter den største Fordel? Det er i alt Fald den Betragtning, som først paa- trængte sig mig, da jeg hørte det ærede Medlems Tanke om at vælge en saadan Fremgangsmaade som den, han anbefalede; men jeg gentager, at Tanken er mig for ny til, at jeg tør sige noget Sikker om den. Det kan vel være, at man ved nærmere Overveelse kunde finde, dels at min Indvending ikke havde nogen virkelig Vægt, og dels at der var andre Betragtninger, som opveiede den. Det forekommer mig, at den ærede Finantsminister har været fuldkommen besjælet til at bevære sig over den Modtagelse, Lovforslaget har fundet denne Gang, ligesom forrige Gang, thi der er ingen Tvivl om, at det er en saa tydelig Efterkommelse af den Anmodning, vi rettede til ham, da vi i Bjor stemte for Indstillingerne fra Andragende-Udvalget, som vi paa nogen Maade kunde vente. Det forekommer mig, at den høitærede Finantsminister vilde have givet os fuldt, hvad vi forlangte, dersom han blot havde indstillet til os et Lovforslag om, at den lille Kystart, for hvilken navnlig det ærede Medlem for Kolbing (Berg) saa varmt førte Ordet, skulde kunne føre sin Trafik langs ned ad den flestgigste Kyst, uden derfor at blive besværet med Skibsafgift som for udenrigst Fart, og naar saa den høitærede

Minister er gaaet videre og har foreslaaet at høre hele den indenrigste Skibsafgift, saa synes det mig, at han har gjort et Skridt, som vi med Taknemlighed maa tage imod. Heller ikke synes jeg, at den høitærede Minister havde uret, naar han advarede os om, at vi ikke maatte forpilde denne Sag ved at smytte den sammen med en anden. Den høitærede Minister havde fuldstændig Ret, naar han fremhævede, at Ingen for Diebliftet med Sikkerhed kan sige, hvorledes det vil gaa med Forslaget om Nedsettelse eller Ophævelse af den indenrigste Skibsafgift, og at det derfor vilde være ubesindigt at gjøre dette Lovforslags Skæbne afhængigt af, hvad der i denne Retning maatte være besluttet eller blive besluttet paa andre Steder. Det turde maaske endog være et Spørgsmaal, om den høitærede Formand vilde finde, at det var fuldt berettiget til anden Behandling af dette Lovforslag at stille Forslag, som gik ud paa, at inddrage ogsaa den udenrigste Skibsafgift under Loven. Jeg veed det ikke, men den høitærede Formand har — og jeg tror, at han deri følger en rigtig Praxis — tidligere inddraget paa, at hvor lige væsentlige Forandringer ønskedes i et Lovforslag, der var det den rigtige Fremgangsmaade at indbringe dette fra Først af, saaledes, at ogsaa denne nye Tanke fik de tre Behandlinger, som er den grundlovmæssige Forordning til alle Lovforslag. Heller ikke ser jeg, at vi havde det Mindste at røffere ved, at vi vedtogte dette Lovforslag og samtidig rettede vore Bestræbelser paa tillige at faae den indenrigste Skibsafgift modificeret. Dersom Forholdet var dette, at denne Lov var en, som den høitærede Finantsminister grumme meget ønskede, som han satte særlig Pris paa, som han af administrative eller finantsielle, statistiske Hensyn grumme gjerne vilde have — ja, saa kunde vi stille Vilkaar for vort Samtykke til denne Lov og sige: „Vi give Dig den ikke, uden at Du tillige gaar ind paa en Ændring af den anden Afgift.“ Men saaledes kan jo Forholdet ikke siges at være. Den høitærede Finantsminister har her gjort et Tilbud, hvorved Statskassen bringer et Offer, som vil komme en vis Del af Omkostningen og Trafikken til Gode; lad os tage mod dette Tilbud, uden at støde det til Side ved at knytte nye Betingelser til det. Lad os ikke bilde os ind, at vi berede den høitærede Finantsminister nogen saa overordentlig stor Sorg, hvis vi bevare for Statskassen disse 70,000 R., som han her er villig til at opgive. Vi ere i den Henseende, mine Herrer, komne ind paa et vist Lovgivnings-system, som neppe turde siges at være ganske praktisk. Vi ere blevene lidt for tilbøielige til ikke blot, som den høitærede Finantsminister sagde, ikke at ville tage imod Noget, naar vi ikke kunne faae Alt, men til overhovedet at vrage enhver lille stykkevis Reform, blot fordi den ikke stemmer med Idealets Forordninger. Jeg læste forleden Dag i en Bog