

kommer mig, at det vilde betegne Situationen klarere, om dette Effekt udgik fra denne Plads i Reserfefonden for at opføres paa et andet Sted jævnsides med Statsbanerne som et Udtryk for Statens Medetendomsret i de sjællandske Jernbaner, og jeg haaber, at det ikke skulde vare saalænge, inden de sjællandske Jernbaner i deres fulde Omfang indtog en Plads ved Siden af de andre Baner i vore Aktiver. En lille Parantesbemærkning vil jeg tillade mig, siden jeg er ved at omtale Reserfefonden og Aktiomasfen. I forrige Aar fremkaldte den grønlandske Handels store Overflud ikke ringe Betænkelighed hos forskjellige ærede Medlemmer. Aar ville de føle sig beroligede ved at se, at der intet Overflud er, men et Underflud paa 68,000 Kr. Det er tilvisse meget beklageligt, særlig for de stoffels Grønlandere, som skulde til at nyde godt af vor Hjemsindighed med Hensyn til det fremkommende Overflud. Jeg vender nu tilbage til den Hovedbetragtning, jeg vil gjøre gjældende. Til ekstraordinær Afbetaling paa Statsgælden tror jeg altsaa, at der — som ansøgt — ikke er Grund til at anvende det Overflud, som der maatte vise sig at ville fremkomme. Der kan da blive Tale om den anden Art af Anvendelse, nemlig Anvendelse til saadanne offentlige Arbejder som navnlig bidrage til at fremme Samfærdsel og derigjennem forøget Velstand. Der er paa det foreliggende Finantslovsforslag opført noget over 3 Millioner i dette Diemed, og under den stærke Udvikling, som har fundet Sted paa dette Omraade, og efter de meget betydelige Kapitaler, som alt ere anbragte i Jernbaner, vil der neppe være særlig Anledning til, at man i en betydelig Grad forøgede det Veløb, som hertil opføres, i de nærmeste Aar. Her frembyder der sig da den tredje Anvendelse, som i Meget om end ad negativt Veie har den samme Karakter som den sidst omtalte, nemlig at hæve nogle af de Afgifter, som nu besvære Samfærdslen og Samfundet, og jeg slutter mig i saa Henseende til de Udtalelser, som fremkom fra det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgkreds med Hensyn til Ophævelse af Skibsafgiften. Ærede Medlemmer af Thinget ville maatte have i Erindring, at jeg i Foraaret, da Spørgsmaalet om Skibsafgiften var bragt paa Bane, udtalte mig betydeligt mere forbeholdent med Hensyn til dens Ophævelse, idet jeg navnlig gjorde gjældende, at der var andre indirekte Afgifter, hvis Ophævelse jeg udbetinget vilde foretrække fremfor Skibsafgiftens Ophævelse. Denne min Anskuelse har i og for sig ikke forandret sig siden, men Forholdene have forandret sig, idet den tydske Løbreform er kommen siden den Tid, og jeg skjønner ikke rettere, end at den har forandret Forholdene saaledes, at Skibsafgiften nu virkelig bliver en af de Afgifter, som det er mest magtpaaliggende at faae hævet. Denne Opfattelse begrunder jeg navnlig derpaa, at jeg, saaledes som Situationen var i Foraaret, fornuftig-

vis den Gang nærmest maatte betragte Skibsafgiften som et Tillæg til Indførelskolden, thi dette var faktisk dens væsentligste Betydning, og i saa Tilfælde havde jeg den Opfattelse, at det ikke var den mest besværlige Afgift paa Indførelsen, og at der var andre Afgifter, som hellere maatte staves bort. Men naar der er Tale om Muligheden af at drage en betydelig Transithandel til Landet, saa faar denne Afgift en ganske anden Karakter; saa bliver den — ikke egentlig et Tillæg til Transittolden, — thi den eksisterer ikke mere idet den blev fuldstændig ophævet for 14 Aar siden — men saa bliver den selv den Transittold, og det forekommer mig derfor naturligt; at vi, saaledes som Situationen nu foreligger, ophæve en Afgift, der truer med at ville antage Karakteren af en Transittold. Jeg kan derfor ogsaa slutte mig til det Lovforslag, som er bebudet at ville fremkomme, forsaavidt som man kan slutte sig til et Lovforslag, hvis Indhold i det Enkelte man endnu ikke har set, og jeg nærer det Haab, at det vil vinde almindelig Tilslutning i Thinget, ligesom jeg ogsaa nærer det Haab, at det i saa Tilfælde ikke vil møde Modstand fra Regeringens Side. Men jeg kan ikke tilbageholde den Udtalelse, at jeg væsentlig betragter denne Transithandel, som skulde staves, endnu kun som en Mulighed, og jeg tror, at man vil noget forregne sig, om man mener, at Skibsafgiftens Ophævelse i og for sig var det Samme som at stifte os den omtalte Transithandels Forleggelse til Danmark; men netop derfor vilde jeg lægge megen Vægt paa, at denne Sag blev fremmet saa hurtigt som muligt; thi Skibsafgiftens Ophævelse er kun et første Skridt, kun en Anledning til en Række Foranstaltninger, som maa træffes, dersom det skal lykkes at bringe Transithandelen hertil. Der er jo i selve Lydsland og da navnlig i de tydske Sphandelsstæder, fremkommet en i høi Grad stærk Betyrning for, at den ny tydske Løbtarif skulde udelukke navnlig det russiske Korn fra den Transit, som det tidligere har haat gjennem Lydsland, og det er dette, som berettiger vore Forventninger om Muligheden af at drage denne Handel til Kjøbenhavn. Men naar vi nu spørge: Hvad er det, der hidtil har draget denne Udførsel af Korn fra Rusland til Lydslands Østersøhavne, saa maa man pege paa to Omstændigheder, bortset fra den overlegne Foretagelsesaaend og Kapital, som maatte gjøre sig gjældende i de tydske Østersøhavne i Sammenligning med de russiske. Den ene Omstændighed er vistnok den, at i alt Fald nogle af de tydske Havne ere længere aabne end nogle af de russiske Havne, og at der altsaa er Mulighed for i længere Tid at udføre det russiske Korn ad denne Veie end gjennem de russiske Havne. Det er jo klart, at i denne Henseende kan Kjøbenhavn aldeles ikke indtage de tydske Østersøhavnes Plads. Dersom russisk Korn overhovedet kan affiktes fra de russiske Havne, saa behøver det ikke at lægges op i Kjø-