

til at tynge paa selve Transithandelen saaledes, at denne vil komme til at bære den fulde Byrde, som Skibsafgiften medfører. Skibsafgiften er nu ganske vist ikke saa stor som forskellige andre Afgifter, f. Ex. Lodsafgiften, men sammenligner man vor Skibsafgift med andre Landes Skibsafgift, saa vil det ses, at den er høiere end de fleste andre Landes og høiere end alle de Landes Skibsafgift, om hvilke en tidligere Regjering har meddelt Dplysning til Loldudvalget i 1871-72, hvilken Meddelelse vil findes i den Betænkning, som det daværende Udvalg afgang. Denne Afgift af 48 β . pr. Kommerceløst eller 50 \mathcal{D} . pr. Tons, som den udenrigske Skibsafgift udgjør, er saa betydelig i Forhold til den Fortjeneste, som Transithandelen kan indbringe, at den kan siges omtrent at ville umuliggjøre enhver Transithandel. Det kan nu ganske vist ikke siges med nogen som helst Sikkerhed, at Danmark vil faae en Transithandel paa Grund af den nye tydske Loldtarifs Indførelse, men man kan dog sige saa Meget, at Tydskland ved den nye Loldtarifs Indførelse har gjort det til en Nødvendighed for andre Lande og særlig for Rusland at søge andre Veie for sin Udførsel end de hidtilværende. Den russiske Udførsel er imidlertid af den Bestaffenhed, at det omtrent er nødvendigt for den at søge Stapelpladse udenfor Landet selv, dels fordi den russiske Handelsstand mangler Kapital, dels fordi de fleste russiske Udførselsgenstande, og da navnlig Korn, ikke ere istand til at afgive en brugbar Handelsvare undtagen ved at undergaa en Behandling og Blanding, som ikke godt kan foregaa i Landet selv. Lignende Forhold finde Sted ogsaa med Hensyn til andre Varer, og hvad den russiske Indførsel angaar, gjælder noget ganske Lignende, idet nemlig Rusland hidtil væsentligst har forsynet sig gennem tydske Havne, dels Nordshavne og dels Østershavne, medens det nu næsten med Nødvendighed er henvist til at søge Forsyning ad andre Veie. Der er jo ikke her Tale om at foretage noget Skridt imod Tydskland, tvertimod kan man vel endog sige, at Ophævelsen af den danske Skibsafgift maa medføre en Lettelse for Skibsfarten mellem Danmark og Tydskland, som udgjør en ikke ganske ringe Del, mellem $\frac{1}{5}$ og $\frac{1}{6}$, af hele vor udenrigske Skibsfart. Men efterat disse Forhold nu ere komne tilstede, uden vor Medvirkning, af Marsager og Grunde, paa hvilke vi ikke have havt nogen Indflydelse, gjælder det om at gjøre vort Land rede til at modtage denne Stilling og at benytte den paa en saadan Maade, som kan være mest tjenlig for os, idet vi jo maa sige os selv, at, gjøre vi ikke dette, saa gjøre Andre det, og saa gaar Fordelen derved os forbi. For et Par Mennefskaalder siden, nemlig ved Begyndelsen af dette Aarhundrede, har Danmark havt meget gunstige Handelsforhold, og navnlig har da Kjøbenhavn gjentagne Gange drevet en stor Transithandel. Men saa kom den

ulykkelige Krig fra 1807 til 1814, og siden den Tid have Forholdene ikke været gunstige for, at en saadan Transithandel atter kunde komme tilstede. Der foreligger nu et Tidspunkt, som det gjælder om at gribe, et Tidspunkt, hvor enhver Opfattelse vil straffe sig selv. Thi de nye Forhold, som med Nødvendighed og med stor Styrke gjøre sig gjældende i Østersshavnene, ville, dersom vi ikke fra vor Side benytte os af Leiligheden, medføre, at de nye Handelsveie gaa os forbi, og at Andre tage den Fordel, som vi ellers kunde have faaet. Hvorvidt vi da fra dansk Side ville benytte Leiligheden, beror ikke paa Lovgivningsmagten, det beror paa den Driftighed, som findes i vor Handelsverden, paa de Pengemidler, der stilles til Raadighed, det beror paa mangfoldige Forhold, men især paa den private Foretagelsesaaand. Men hvad Staten maa gjøre under saadanne Forhold er at rydde de Hindringer afveien, som ere tilstede, og at den private Foretagelsesaaand kan bemægtige sig den Jordbund, som er lagt tilrette for os. Kjøbenhavn og, som jeg tror, flere danske Havne have en saa gunstig Beliggenhed for hele denne Transithandel, at vanskelig nogen anden vil kunne konkurrere med dem, naar der gjøres Tilstrækkeligt fra dansk Side. Jeg skal nævne, at ikke blot Kjøbenhavn, men ogsaa enkelte andre danske Havne vist ville kunne faae en ikke ringe Fordel af en saadan Transithandel. Jeg tenker herved navnlig paa de 3 Havne, som tilhøre Staten, nemlig Helsingør, Frederikshavn og Esbjerg. Men for alle disse 3 Havnes Vedkommende maatte Foranstaltninger fra Statens Side gaa forud, for at de kunde være istand til at drage Fordel deraf. Jeg skal hertil føie den Bemærkning, at Skibsafgiftens Ophævelse — hvad der ogsaa er fremhævet af den Forfatter, jeg før nævnte — ikke er det eneste Middel, som Staten kan anvend for at tilveiebringe de Betingelser, der ere nødvendige, for at den private Foretagelsesaaand kan røre sig med den Frihed, som er fornøden, for at man kan drage Fordel af disse Forhold. Der er navnlig ogsaa henpeget paa Dnsfeligheden af, at Skibe kunne faae Loldfrihed, naar de indføres, og at Skibe, som bygges her i Landet, kunne faae Loldgodtgjørelse for de Materialier, der anvendes til dem. Fremdeles er der henpeget paa Lettelse i de betydelige Ulemper og Afgifter, som finde Sted ved Kjøbenhavns Havn. Hvad det Sidste angaar, maa vist flere herhenhørende Forhold ordnes ad Lovgivningsveien; men jeg har imidlertid den Ansuelse, at Initiativet hertil væsentlig maa udgaa fra Kommunen selv. En Lettelse med Hensyn til Havneforholdene, som vilde have stor Betydning, var, at endel hensigtsmæssige Pladser ved dybt Vand bleve gjort til Fripladser, saaledes at man undgik, at de Varer, som bleve førte til og atter skulde føres ud fra saadanne Stapelpladser, fulde