

i Danmark. De selle sikkerlig med Produkter herfra til Udlandet, og navnlig gjælder det dem, jeg omtalte, og de komme i Reglen tilbage med Kul eller lignende Sager. Der er samtidig en anden Skibsfart, som berører Danmark ganske overordentlig, og det er den store internationale Skibsfart, som finder Sted gennem Sundet og Kattegat. Skibsfarten, set som et Indtægtspunkt for Landets egne Skibe, vil ganske sikkert altid være afhængig af Konjunkturerne, og om der end for Diebliffet er uheldige Konjunkturer for den, vil den dog til enhver Tid være fuldstændig uafhængig af, hvad der produceres i Landet ud af Markterne, og hvad Priserne ere derved. Det er ikke sjældent, at Skibe gaa til fremmede Lande, seile i Fragtfart og remittere betydelige Summer til deres Hjemstavn. Hvad jeg særlig vil accentuere, er imidlertid Passagen af Skibe gennem Drefund og Kattegat. Jeg kan ikke se med andre Væne, end at den heldige Beliggenhed, Danmark har ved Havet, væsentlig bidrager til hele Danmarks Eksistens, og ogsaa meget væsentlig bidrager til, at der er stor Fortjeneste gennem den Skibsfart, som jeg her omtaler. Jeg sauner derimod Noget ved at se særlig paa Indenrigsministeriets Budget, forsaavidt det vedkommer Havnevesenets. Der mangler, om jeg maa bruge det Ord, egentlig Udgifter til at vedligeholde denne Skibsfart. Naar man ser paa Konto II. C: Vandbygningsvesenet, hvor jo Udgifterne til de forskellige Havne ere opførte, vil man se det. Man kan maasse sige paa den ene Side, at det er glædeligt, men for mig er det spørgeligt, at hele Udgiften for Statskassen til Havne — og derved kan jo kun forstås Statshavne, thi ethvert af det høie Things Medlemmer er bekendt med, at en stor Del eller den største Del af vore Havne ere kommunale — kun er 27,157 Kr. Under Forudsætning af, at alle Havne virkelig vare, som de burde være det, vilde jeg sige, at dette var heldigt; men dette er jeg ikke ganske tilbøjelig til at tro. (Berg: Der er 220,000 Kr. paa et andet Sted). Ja, det er ganske rigtigt, der er paa et andet Punkt, nemlig paa § 27, anført 220,000 Kr. til Foretagender ved Helsingørs Havn. Dette er mig selvfølgelig ikke ubekendt, og jeg skulde om et Diebliff være kommen dertil. Det er jo opført under den Konto, der hedder „Erhvervelse af Formue og Afdrag paa Gjæld“, og det er altsaa en extraordinær Udgift, som jeg for min Part glæder mig over, idet vi nu ere komne saa vidt med Helsingørs Havn, at den vil kunne gjøre Fyldest i Vintertiden; men jeg gaar rigtignok ogsaa ud fra som givet, at denne Udvidelse af Helsingørs Havn kun vil gjøre Nytte i Vintertiden. Skibene kunne om Sommeren ankre op i hele Sundet; men Helsingørs Havn holder sig om Vinteren længe isfri, og Skibene kunne da søge ind deri, naar de ikke kunne komme ind til Kjøbenhavn, ligesom ogsaa i Reglen Passagen fra

Helsingør til Svørrig er isfri. Men hvad jeg særlig sigtede til, er det ringe Beløb, der er opført til Forbedring af de nordlige Havne, særlig Frederikshavns Havn. Det vilde have været mig ganske overordentlig hjært, om der her havde været opført en større, jeg kan gjerne sige en langt større Sum, for at forbedre Frederikshavns Havn. Naar vi engang ligge ved den Passage, som vi gjøre, forekommer det mig, at det er en moralsk Forpligtelse, man har overfor de forskellige Nationer, der ere tvungne til at benytte Farvandet og passere forbi vore Kyster og tillige en ubetinget Forpligtelse overfor det store Antal Skibe, hjemmehørende i Danmark, at vi forbedre denne Havn. Der er forlangt til Frederikshavns Havn 11,500 Kr. til Forbedring af Bolværter paa Grund af, at de ældre ere oplidte. Det er jo Enhver bekendt, at for ikke lang Tid siden fuldendte en af Regeringen nedsat Kommission sit Arbejde; den skulde gjøre Forslag om, hvad der kunde gjøres for Skibsfarten i denne Del af de danske Farvande. Denne Kommissions Betænkning har jo foreligget for os i ikke kort Tid. Naar man nu vil have Penge bevilgede til at reparere de gamle Bolværter, synes det mig ikke at tyde paa, at man iaar paataenker at gjøre Forandringer til Bækvæmmelighed for Skibsfarten. Jeg skal nævne andre Exempler, idet man maasse kunde være tilbøjelig til at tro, at saadan Passage gennem vore Farvande kunde stilles ganske lig med, at mange Jernbaner gif igennem en By, og at der ikke tilflyd Landet nogen synderlig Fordel derved. Jeg skal saaledes blot henvise til Noget, som er passeret i de allerførste Dage. Den 14de Oktober var der 150 Vaade i Helsingør for at proviantere; de Penge tilflyde ligesom Landet. Man anslog, at der den Dag laa omtrent 1500 Skibe til Ankers i Sundet. Vi ere nøbte til at sælge med Tiden. Denne Skibsfart tiltager enormt, og jeg tror, at den vil tiltage end yderligere, naar den tybste Toldblov kommer til at virke, idet der er Sandsynlighed for, at en Del af de Produkter, der hidtil ere bleven befordrede gennem Lybskland ved Jernbanerne, vilde gaa ad Søveien, og om end en stor Del vilde gaa Syd paa, altsaa gennem det sorte Hav, bliver der dog endel tilbage for Østersøen. I Aaret 1580 passerede igennem Sundet eller betales der Sundtold af 3,328 Skibe, 100 Aar efter nævnes Tallet 3,495, andre 100 Aar efter, altsaa i Aaret 1780, faae vi 8,304 Skibe, i Aaret 1830 13,212 Skibe, i Aaret 1860 passerede forbi Kronborg 27,938 Skibe, fra 1860—70 i aarligt Middeltal 29,047. Jeg har her taget 10 Aar, men kunde ogsaa have taget Oplysningerne for hvert Aar. I Aaret 1870 passerede saaledes 33,354 Skibe. Med andre Ord: I henved 300 Aar fra 1580 til 1870 er Antallet steget fra 3,328 til 32,354. Det forekommer mig, at det dog er et Bevis for, at det ikke holder Stik, naar man