

at Sligt ffer; jeg har jo alt forud tilladt mig at fremdrage et Exempel derpaa fra igaar. Jeg tror derfor, at Skibsafgiften, navnlig naar den forandredes i en saadan Retning, som jeg før tillod mig at henpege paa, og som jeg skal henstille til den høitærede Finansminister og til det eventuelle Udvalgs Overveelse, vel kan være noget trykkende for Skibsfarten, men jeg tror, at det vilde være et stort Gode for den, hvis den derigjennem kunde opnaa andre Goder, og jeg sigter derved til den havneløse Tilstand, hvori en stor Del af vore Kyster henligge, og navnlig en Kyst paa 50 Miles Udstrækning langs vort bedste og vort altid aabne Farvand, Nord-søen, thi fra Esbjerg til Frederikshaavn findes der ikke Spor af Havne, hoertens Tilflugts-havne eller Trafikhavne. Under saadanne Omstændigheder er det ikke underligt, at vor Skibsfart staar tilbage. I alle andre Lande har der reist sig en mægtig Bevægelse for Udviklingen af Vandveie og Havne. Det er ærede Medlemmer bekendt, at Frankrig har tiltrods for sin glimrende finansielle Tilstand sidste Aar optaget et Laan paa en Milliard, hvis hovedsagelige Bestemmelser er Udvikling af Vandveie og Havneanlæg. Det vil være ærede Medlemmer bekendt, i hvilken Grad det lille Holland har bestræbt sig for Udviklingen af sit Havnevesen, hvorledes i Løbet af de sidste Aar 3 store Nordshavne ere blevne byggede ud fra Landets aabne Kyster. Det vil heller ikke være undgaet ærede Medlemmers Opmærksomhed, at i vort Naboland Tydskland har der ligeledes reist sig en storartet Bevægelse paa Vandveienes Omraade, og at dets Budget allerede i flere Aar har haft Beløb dertil af indtil 10 Millioner aarlig, ligesom man paataenker at anvende langt, langt større Beløb i dette Niemed i det kommende Aar. Jeg tror derfor, at vort Land ikke kan holde sig tilbage paa den Veie. Vi maa, hvis vi ville følge den almindelige Bevægelse, hvis vi overhovedet ikke ville stydes tilbage i vort økonomiske Liv, være med, og da tror jeg, at vi navnlig bør søge at udvikle vor Skibsfart, og det især ved at støtte Havnevesenet, men ikke ved en Lettelse, som i en meget uegentlig Grad kommer vor danske Skibsfart tilgode, men ligesaa meget og endnu mere dens udenlandste Konkurrenter. Jeg skal nu sige, hvilken Betydning en saadan Afgift vilde have for at faae de tilstrækkelige Midler til de Havneanlæg, hvorom jeg har talt. Skibsafgiften giver jo allerede nu et Beløb af over 800,000 Kr. Med den tiltagende Trafik er der jo ikke Tvivl om, at den inden meget kort Tid vil naae et rundt Beløb af 1 Million. Kapitalisere vi denne Sum, bliver det 25 Millioner, og for en saadan Sum vilde man omtrent kunne afhjælpe de største Mangler ved vort Havnevesen. Jeg tvivler ikke om, at hvis man vil tale i Skibsfartens sande Interesse, og hvis Skibsfarten selv, ikke de Handlende, skulde

udtale sig, hvis Skibsfarten skulde have Valget imellem enten en Frigivelse for en billig Skibsafgift, f. Ex. en Fyrsgift for alle Skibe fra 15—20 Ore pr. Ton, eller at der skaffedes vore Farvande gode Trafik- og Tilflugtshavne, vilde den ubetinget vælge at yde en billig Skibsafgift. Det er min Hovedgrund og min væsentligste Grund, hvorfor jeg holder paa en Skibsafgift. En aldeles underordnet, men dog ikke saa ganske forkastelig Grund er den, som jeg allerede har antydet, at en meget stor Del af Skibsafgiften svares af udenlandste Skibe, og naar Afgiften forandres i den af mig antydede Retning, vilde den jo falde direkte paa Næderne, altsaa ogsaa paa de udenlandste Nædere. Jeg har gjort mig den Uleilighed at undersøge — en ikke ganske ringe Uleilighed forresten — efter det statistiske Tabelværk for de sidste 5 Aar, der stod til min Raadighed, i hvilket Forhold de fremmede Skibe og vore egne Skibe havde deltaget i Udredelsen af denne Afgift. Det er for Femaaaret 1874—78, og i disse 5 Aar beskattedes en Bestuvning under dansk Flag af 3,650,872 Tons og under fremmed Flag 3,880,786 Tons, det vil sige: de fremmede Skibe svarede tilnærmelsesvis, for at nævne et rundt Tal, 2 Millioner i Skibsafgift i disse 5 Aar. Nu forekommer det mig at være en noget underlig Maade at ville antage sig vor danske Skibsfart paa, at man giver dens Konkurrenter, dens udenlandste Konkurrenter, en aarlig Præmie paa henimod ½ Million om Aaret. Det kan være, at det er et hensigtsmæssigt Middel; men jeg formaar ialtsald ikke at pine det. Naar man imidlertid partout vil Skibsafgiften tillivs, forekommer det mig dog, at der er mange andre Maader, hvorpaa man kunde gjøre det, end ved pure at ophæve den. Jeg veed ikke, om der vilde være noget saa forferdeligt Odiøst i, om man ophævede Skibsafgiften for indenlandste Skibe, for sine egne Skibe, at den Stund noget Egnende jo ffer paa mange andre Omraader. Man kan jo med Rette sige, at de indenlandste Skibes Nædere betale Stat til Staten paa anden Maade til de Foranstaltninger, hvorfor Skibsafgiften er indført. Der er jo ogsaa andre Lande, der foregaa os med Exempler i saa Henseende. Jeg skal blot henvisse til Frankrig. Det er jo Alle bekendt, at man der i mange Aar har haft en surtaxe de pavillon, en Afgift, som franske Skibe ere fri for, men som udenlandste svare. Jeg ser ikke, at der er nogen Invending at gjøre derimod; men finder man det for

Rettelser.

Sp 184, L. 20 f. u.: „eller i nogen anden“, læs: „eller nogen anden i“.