

lede, vil Enhver, som har en Smule Forstand paa Skibe, eller vil se efter paa Skibslisterne, kunne sige, ere aldeles urmelige, og den ærede Forslagsstiller har derfor ogsaa, saasnart han blev gjort opmærksom derpaa, erkjendt, at det Hele ikke holder Stik. Jeg siger, at dette ser høist uheldigt ud i dette Projekt, og naar de Tal, der ere anførte i Forslaget, ikke holde Stik, komme vi til at lade det staa, som jeg fremførte i Torsdagsmødet, nemlig at Indtægten af Kanalen efter Projektet maa divideres med 2 eller 3. Det Tal lade vi altsaa staa. Den ærede Forslagsstiller havde til Gjengjæld noget Haab om, at der er flere end 60,000 Skibe, som passere Stagen; men jeg siger, at vi skulle ikke basere noget Forslag paa den Slags Tro, paa den Slags Fortrøstning. Jeg antager, at naar Regjeringskommissionen, der flere Gange har været paa Dm-tale, har sat Antallet til 50,000 Skibe, saa er dette Tal ikke grebet ud af Luften. Man kan naturligvis ikke faae Navn og Nationalitet opgivet for hvert Skib, der passerer Stagen; men det er dog ikke saa vanskeligt, naar man sammenligner de forskjellige øster-søiske Staters Statistik, at faae et temmelig nøiagtigt Tal; og naar det, som sagt, er sat til 50,000, saa er det sikkert ikke Noget, der er grebet ud af Luften. Ingeniøren har nu i Projektet sat Tallet op til 60,000; jeg sagde sidst, at det var 10,000 mere, og at det var rigeligt, men naar den ærede Forslagsstiller vil opholde os med, at der endnu kan være Tale om en Del flere end 60,000 Skibe, saa tror jeg, at det er Haab, man ikke skal knytte ret Meget til. Den ærede Forslagsstiller havde ikke havt Tid til at se efter, hvor mange Skibe fra Danmark, der maatte antages at passere Stagen for ind- og udgaaende, men han anslog det til 3 Mill. Tons. Jeg ser af Statistisk Tabelværk, at for ind- og udgaaende, naar man fraregner Esbjerg, bliver det, naar man tager Gjennemsnittet af de sidste 5 Aar, 1,9 Mill.; men alle Dampskibene, som tjære forhøje Tonnagen, Drægtigheden, og som jo ikke faae nogen Betydning for Kanalen, maa trækkes fra. Gjennemsnittstonnagen af dem alle, Dampskibene indbefattet, er 243 Tons. Nu er det aabenbart, at vor Handel med England o.s.v. er ikke en saadan lille Brøddel af de Landes, som ligge bagved, nemlig Sverige, Rusland og Østersjøprovinderne, at det nok skal holde Stik, at det høist er en 12—14 Mill. Tons, som aarlig passere Stagen. Den ærede Forslagsstiller gaar altsaa nu ind paa, at 500 Tons som Gjennemsnit, er et Tal, der hviler i Luften; vi skulle ned til Halvdelen, naar vi tage Dampskibene med,

og i Virkeligheden til under Trediedelen, naar vi holde os til Seilskibene, og derved faae vi de $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Indtægt bragt ned til 8—900,000. Dernæst indrømmede den ærede Forslagsstiller, at der næppe vilde gaa 20,000 Skibe gennem Kanalen, og han var villig til at gaa ned til 10,000 Skibe, og saaledes have vi altsaa først faaet Skibenes Drægtighed og dernæst Skibenes Antal bragt ned, saa at vi nu ere komne ned til omtrent $\frac{1}{6}$ af den Indtægt, der er opført. Den ærede Forslagsstiller trøster os da med, at vi kunne sætte Kanalafgiften op, men det er en meget daarlig Trøst og ser meget daarligt ud for et saadant Projekt, naar Indtægtstallene fra den ærede Forslagsstillers Side ere bleve erkjendte feilagtige, som i væsentlig Grad grebne ud af Luften, at man da henviser til, at man vil skaffe Balance ved at sætte Kanalafgiften op. Skulde der være nogen som helst Grund til, at Kanalen skulde bygges, skulde det dog være den, at alle Afgifter kunde holdes saa langt nede, at det ikke skulde være en stor og trykkende Udgift, som Skibsførerne paalagde sig, ved at gaa igennem Kanalen. Jeg veed ikke, hvem der skulde ville paadrage sig en saadan Udgift ved at gaa igennem Kanalen. Den ærede Forslagsstiller kan kun holde sin Indtægtsside oppe, efter den Kritik jeg tillod mig at fremsætte i Torsdags, ved at sætte Kanalafgiften op, og tillige Bugserpengene. Og det bliver han ganske vist nødt til. Jeg har fra kompetent Side faaet at vide, hvad Bugseringen af et Skib paa mellem 3 og 400 Tons eller 2 mindre Skibe, idet de i For-ening med fornøden Forsigtighed ville kunne bugseres samtidig gennem Kanalen, vil koste i Stedet for de her projekterede 5 D. pr. Ton. Det vil i Kul, Olie, Twist og Folkehjyre osv., men uden Rentetab og uden Slitage koste 49 Kr. Det vil altsaa sige, at naar der bugseres et Skib paa 150 Tons, det almindelige Gjennemsnit af Skibene, der gaar paa England, baade engelske og danske, skal et saadant Skib efter nærværende Forslag betale i Kanalafgift 45 Kr. Udgiften ved Bugseringen er 49 Kr., Resten, altsaa $\div 4$ Kr., gaar i Kanalafgiften. Men naar vi ville sætte baade Kanalafgiften og Bugserpengene høiere op, lukke vi aldeles for enhver som helst rimelig Udflugt til, at denne Kanal skulde faae nogen som helst Trafik. Ja, siger den ærede Forslagsstiller, Skibene ville gaa igennem alligevel, lad det ogsaa blive dyrere, lad Kanalafgiften blive høiere, saa høi som den vil, efterat vi have foretaget alle disse Reduktioner, som den ærede Forslagsstiller har ladet staa, de ville gaa den Vej alligevel for at undgaa Stagen. Den ærede Forslags-