

med, kunde vi ogsaa have beholdt denne Regel. Den Forandring, der nu er fket, lader sig vel neppe gjøre om, men desto mere Grund kunde der da være til paa andre Punkter, hvor det lader sig gjøre, at lette vor Søfart for Afgifter og Byrder. Jeg skal i saa Henseende nævne Konsulatsgebyrerne, der efterhaanden ved den forandrede Karakter, vor Søfart har faaet, ere blevene mere trykkende end tilfigtet. Ved Lov af 1ste Februar 1867 blev det bestemt, at samme Skib skal i samme europæiske Havne, der ligge paa denne Side af Kap Finisterre, ikke erlægge mere end 3 fulde Konsulatsgebyrer i Narets Løb. Man synes altsaa herved at være gaaet ud fra, at mere end dette Beløb burde der ikke svares af et enkelt Skib. Det kunde passe for den Tid, men efterhaanden som Forholdene have forandret sig og Dampskibsflaaden er kommen til at spille en større og større Rolle, passer dette Forhold ikke ret vel længere, thi et enkelt Skib gaar nu ikke længere stadig frem og tilbage mellem de samme Havne, men de Skibe der gaa i Farten Nordhøjen—Nestersøen, gaa afveglende mellem forskellige Havne, saaledes at det let kan hende, at uagtet denne Regel staar ved sin fulde Magt, kan det enkelte Skib komme til i et enkelt Aar at svare meget mere end 3 fulde Konsulatsgebyrer, og det er blevet mig opgivet, at et Skib, der har en Værdi af omtr. 300,000 Kr., saaledes et enkelt Aar kan komme til at erlægge i Konsularsgebyr 12—1500 Kr., altsaa omirent $\frac{1}{2}$ pCt. af Skibets Værdi. Den hele Maade at lønne Konsuler paa er vistnok noget forældet, og der er vistnok altsaa Grund til at overveje, om det ikke er rigtig, at man, saaledes som det, saavidt jeg veed, er Tilfældet i Norge, ialtsald for en Del, gjør Konsulerne til Statsembedsmænd, og derved fritager Skibet for denne Afgift, saameget mere som det er et stort Spørgsmaal, om virkelig Skibene have en Gaan af Konsulerne, som svarer til den Byrde, en saadan Afgift er. Endvidere skal jeg bemærke, at ogsaa i en anden Retning er den danske Søfart betyngtet, og det er derved, at der hviler Løb ikke blot paa Indførelsen af Skibe, der ere belagte med en Indførselsstold af 3 pCt., men ogsaa af Alt, hvad der anvendes til Skibets Bygning. Der er lagt Løb paa Lømmer, Jern, Seilbug, Løværk, Jilt til Skibsbrug, Antre, Anterkjæder, Dampskibskjelder osv., og man tør vel ogsaa gaa ud fra, at den Løb af 3 pCt., der er bleven lagt paa Indførelsen af Skibe, netop antages at ækvivalere et lignende Beløb for de Skibe, som blive byggede her i Landet. De fleste andre Steder har man høgt at frigjøre Skibsbygningen for denne Byrde, og selv i et Land som Lybfland, hvor man har bevæget sig stærkt henimod Løbpaalæg og Beskyttelsesstold, har man i den sidste Løblov blandt Gjenstande, der ere fri for Indførselsstold, opført Materiale, som anvendes til Bygning, Reparation og Udrustning af

Skibe, ogsaa de sædvanlige Skibautensilier, alt efter Forbundsraadets nærmere Bestemmelser. Denne Ubillighed er for vor Skibsart, tror jeg, blevet endnu mere iøjensaldende derved, at der tilstaas Skibsbyggerierne en Godtgjørelse, naar Skibet skal udføres, altsaa sælges til fremmede Regerer: vi tilbyde at levere Skibene billigere til udenlandske end til danske Firmaer, og med disse udenlandske Firmaer, som saaledes have kunnet levere Skibene til billigere Pris, skulle vore Firmaer konkurrere. Jeg tror derfor, at ogsaa dette Punkt beviser, at der er al Opfordring til at stride til en Revision af vor Løblov, der nu alt har bestaaet saa længe, at allerede efter dette Forholds Natur en Revision af Hensyn hertil kunde være ønskelig. Jeg tillod mig alt ifjor ved Finantslovens Behandling at fremhæve dette Punkt og opfordrede den høitærede Finantsminister til, i Lighed med, hvad der var fket i Norge, at nedsette en Kommission til at forberede en saadan Revision. Det har glædet mig, at Landsthingets Udvalg ifjor angaaende Skibsafgiften fuldstændig har tiltraadt dette ved at udtale i sin Betænkning, at der kunde være god Grund til at optage Spørgsmaalet om Revision af vor allerede 17 Aar gamle Løblovgivning. Jeg haaber, at der deri, at denne Udtalesse er fremkommen ogsaa fra Landsthingets Side, vil være en forøget Opfordring for Regeringen til at fremme denne vigtige Reform.

Naar vi optræde Afgifter for at kunne anvende betydelige Beløb til Udviklingen af Landets materielle Hjælpekilder, paatrænger sig med Udvendighed det Spørgsmaal, om ogsaa Landets materielle Udvikling fremmes i større Grad ved disse Udgifter, end de vilde fremmes ved en Ophevelse af de tilsvarende Afgifter, og jeg tror derfor, at naar vi se, at der kræves saa betydelige Beløb, bestemte til at anvendes, hvad der i og for sig er meget heldigt, til Udviklingen af Landets materielle Hjælpekilder, bør man ogsaa have for Øie, at man fremfor Alt, og navnlig naar Tælen er om Udviklingen af Landets Kommunikationsmidler, søger at udvilde vore Hovedkommunikationslinier vore Hovedforbindelser, og tilveiebringe en saa nøie Sammenslutning som muligt mellem Landets enkelte Dele. Dette have vi ingenlunde gjort; der er her en meget stor Mangel tilstede, saalænge der ikke er tilveiebragt en uafbrudt Jernbaneforbindelse over Storebelt, og jeg kunde tilføie mod Øst over Øresund, og navnlig efter at vi nu have anvendt omirent 3 Mill. Kr. paa Tilveiebringelse af en saadan gennemgaaende Jernbaneforbindelse for Jyllands Vedkommende ved Anlægget af Limfjordsbroen, turde der være al Grund til nu at stride til Anlæg af en Dampfærge over Storebelt, som kunde skaffe Sjælland det store Gode, som nu selv Benhysel har faaet, at komme i uafbrudt Forbindelse med Fastlandet, Noget, der har den største Betydning for vor Industri og Omsetning. Jeg haaber derfor ogsaa, at den høit-