

til 30 Døe pr. Registrertons, altsaa fra 700 Kr. til 360 Kr., vil der spares 340 Kr. Skibsafgiften, som man foreslaar helt hævet — et Spørgsmaal, som jeg kommer til senere — andrager 600 Kr., og Diæterne til Toldvæsenet 75 Kr. Der vil altsaa i det hele spares 1015 Kr., og Udgifterne for Skibet ville gaa ned fra 4,020 til 3,000 Kr., det vil sige, det bliver billigere end i Hamborg, men dog dyrere end i Bremen. Naar vi paa hele denne Liste tage den Havn, der er den billigste af dem alle, er det Danzig eller rettere Neufahrwasser. Der er Udgifterne 1,858 Kr., og naar vi undersøge, hvorledes disse 1,858 Kr. fremkomme, da er det paa følgende Maade. Der spares i Lodspenge, Udgifter til Forhaling og andre forskellige Smaaudgifter 70 Kr., i Havnepenge 605 Kr., i Mæglerprovision 303 og i Arbejdspenge 880 Kr. Altsaa Havneafgiften, som er 605 Kr., er væsentlig større end Afgiften i København, som kun vil blive 360 Kr., Mæglerkurtagen er begge Steder omtrent 300 Kr., men det, som den store Forskel ligger paa, er Arbejdspengene, hvilke i Danzig ere 1,100 Kr. billigere end i København. Hvis altsaa den nye Havn, udstyret med alle nymodens Indretninger, Bekvemmeligheder o. s. v., kan præstere en lige saa billig Bøsning og Ladning af et Skib som Danzig, ville vi komme ned fra 3,000 til 1,900 Kr., altsaa lige ved Siden af Danzig, som er den billigste af alle de anførte Havne. Og naar vi derefter yderligere saa Havneafgiften helt hævet, altsaa de sidste 360 Kr. bort, vilde vi komme ned til ca. 1,500 Kr., hvorved Københavns Havn vilde være gjort multigvis til den billigste Havn i Verden. Jeg tror saaledes, at man uden Frygt for derved synderlig at genere Trafikken, vil kunne bevare den halve Havneafgift, eller 30 Døes Afgiften, foreløbig indtil det viser sig, hvorledes det finansielle Resultat af hele Anlægget vil arte sig.

Dernæst stiller Udvalget, som berørt, Forslag om, at Skibsafgiften skal fuldstændig bortfalde samtidig med, at Frihavnen i sin hele Udstrækning aabnes for Drift. Jeg behøver ikke at fremhæve, at dette er en Foranstaltning, som i og for sig ikke har noget særligt med Frihavnen at gøre. Skibsafgiftens Afkaffelse er i dette Ting blevet krævet snart sagt i en Snæs Aar. Det er en Afgift, hvis uheldige Egenstaber forlængst ere anerkendte, en Afgift, der hviler paa Omfætningen i hele Landet, og som, fra hvilket Synspunkt man end betragter den, og paa hvem den end i sidste Instans antages at komme til at hvile, i alt Fald er en irrationel og urimelig Afgift. Frihavnen

kan derfor ikke betragtes som andet end den ydre Anledning til, at denne Afgift omfider bringes ud af Verden. Men i øvrigt er det en Foranstaltning, som ikke jærlig vil komme Frihavnen til gode, men Omfætningen i alle Landets Havne.

Jeg skal derefter vende mig til Forholdet overfor Aktieselskabet. Den Ordning, Lovforslaget med Hensyn hertil paatænker, har Udvalget ment i alt væsentligt at kunne tiltræde. Meningen er jo, at Aktieselskabet skal stille en Kapital paa 4 Mill. Kr. og overtage Driften, hvorefter Udbyttet deles med Havnen efter et vist nærmere fastsat Forhold. Hvor vidt dette Delingsforhold er rigtig truffet eller ej, kan der være forskellige Meninger om. Jeg har hørt højt forskellige Opfattelser udtale. Nogle have ment, at det foreslaede Arrangement er overordentlig fordelagtigt for Selskabet, medens andre have ment, at det vilde være ganske ruinerende for Selskabet. Tager man alle Forhold under Overvejelse, tror jeg, at alt i alt er Sol og Bind vist delt nogenlunde lige, og Udvalget stiller i hvert Fald ikke Forslag om paa noget Punkt at ændre det Udlaft til en Overenskomst, som ledsager Lovforslaget. Derimod stiller Udvalget nogle faa Ændringsforslag, der gaa ud paa, at det Tilsyn med Selskabet, som bliver at føre, ikke udelukkende skal ligge i Administrationens Haand, men at ogsaa Lovgivningsmagten skal have noget Indseende med den hele Sag. Derfor foreslaar man, at i Henseende til Godkendelse af den Anvendelse, Selskabet gør af sin Kapital, ligesom i Henseende til Spørgsmaal om Udvidelse af Aktiekapitalen eller om Anvendelse af den fulde Aktiekapital eller kun en Del deraf — at for alle disse Spørgsmaals Bedkommende skal Lovgivningsmagts Samtykke indhentes, medens Regeringsforslaget forudsætter, at Administrationens Samtykke skal være tilstrækkeligt. I Tilighed hermed mener man at burde forbeholde Lovgivningsmagten et vist Indseende med Havnens Styrelse i Almindelighed. Man foreslaar derfor, at Havnens aarlige Budget og Regnskab skulle meddeles Rigsdagen, ligesom ogsaa, at hvert af Rigsdagens Ting skal vælges to Medlemmer af Havneraadet. Fremdeles foreslaar man, at for saa vidt Havnevæsenet maatte ønske at foretage store nye Arbejder eller Udvidelser, skal dette ikke kunne ske uden Lovgivningsmagts Samtykke, saa at altsaa Havnebestyrelsen, saa længe Statsgarantien er i Kraft, ikke skal kunne paa egen Haand beslutte andre Arbejder end saadanne, der ere en Følge af Havnens Bedligholdelse og tidsvarende Forbedringer