

garantien kan følgerig indskrænkes til alene at omfatte de nye Laan paa indtil 8 Mill. Kr., som Havnevesenet maa optage for at gennemføre Frihavnsanlægget. Det skal her tilføjes, at den noget forøgede Bekostning, som Udvalgets Plan foranlediger, ikke vil gøre det nødvendigt at optage større Laan, end de allerede ved Regeringsplanen forudsatte 8 Mill. Kr., idet Havnevesenet i de 3 Aar, der antagelig ville medgaa indtj. Frihavnens Nabning, uden Vanskelighed vil kunne opspare de fornødne Midler til Merudgiftens Dækning.

Samtidig med at Havneafgiften nedsettes, maa Udvalget imidlertid anse det for ønskeligt, at den delvis omformes for at gøres saa lidet besværende som muligt. Havneafgiften opkræves for Tiden paa følgende Maade: I indenrigsk Fart, ved Indgaaende intet, ved Udgaende 4 Skilling pr. Kommerceløst (2 Reg. Tons) Drægtighed; i udenrigsk Fart, ved Indgaaende 40 Skilling pr. udløst Løst (pr. „Løst Bestuvning“), ved Udgaende 8 Skilling eller 16 Skilling pr. Løst Drægtighed, efter som Skibet lader henholdsvis indtil Halvdelen eller over Halvdelen af sin Drægtighed. I disse Afgifter er der dog indrømmet forskellige Vettelser, hvoraf den vigtigste er den, at der kun svares 10 Skill. (i Stedet for 40 Skill.) pr. Løst af Gods, der indkommer fra udenrigsk Sted og omloses eller overloses fra Skib til Skib for at gaa direkte videre til andet udenrigsk Sted („Omladningsgodt“). Udvalget kan tiltræde et fra Regeringen modtaget Forslag, hvorefter Afgiften for Udgaende — der hviler ikke paa Bestuvningen, men paa Drægtigheden — bliver fuldstændig hævet, og Omladningsgodts ligeledes gøres fuldstændig frit. Tilbage staar altsaa kun Afgiften pr. udløst Løst ved Indgaaende i udenrigsk Fart. Denne Afgift vil ifølge Regeringens Beregning kunne nedsettes fra 40 Skill. pr. Løst (ca. 42 Dre pr. Reg. Ton) til 30 Dre pr. Reg. Ton, idet en Afgift af sidstnævnte Størrelse vilde have indbragt i 1890 nær

ved 300,000 Kr. — Hvad derimod særlig angaar Frihavnen, maa det af Hensyn til Transthandelens frie og ugenerte Bevægelse anses for ønskeligt, at Havneafgiften her omformes til en Afgift, der hviler paa Værene, og som kun opkræves, for saa vidt disse indføres fra Frihavnen til dansk Toldomraade. Denne Afgift, der skal tilfalde Havnekasjen og altsaa ikke bliver Frihavnsjelfstabet til Fordel, vil det være hensigtsmæssigt for hver enkelt Varesorts Bedkommende at lade beregne i Overensstemmelse med Toldvesenets Bestuvningsreglement.

Havneafgiften er imidlertid kun den ene af de Afgifter, der paahvile Skibsfarten. Ved Siden heraf staar Skibsafgiften til Statskassen, denne Byrde for Omsætningen, hvis Hjernelse i saa mange Aar har været Emnet for frugtesløse Forhandlinger. Denne Afgifts uheldige Virkninger vilde blive dobbelt følelige i Frihavnen, hvis Betydning i saa væsentlig Grad vil komme til at bero paa, at den kan hyde Omsætningen billige Bilkar. Ønskeligheden af Skibsafgiftens endelige Afstafelse er under disse Forhold erkendt fra alle Sider, og Udvalget stiller derfor — med Regeringens Samstemning og efter dens Opfordring — Forslag om, at Skibsafgiften fuldstændig bortfalder samtidig med, at Frihavnen i sin hele Udstrækning aabnes for Drift. Denne særdeles heldige Foranstaltning vil selvfølgelig komme ikke blot Frihavnen, men hele Landets Omsætningsliv til Gode.

For at sikre Lovgivningsmagten et vist Indseende med Havnens Styrelse foreslaar Udvalget, dels at Havnens aarlige Budget og aarlige Regnskab skal meddeles Rigsdagen, dels at Havneraadet forøges med 4 Medlemmer, hvoraf hver af Rigsdagens Afdelinger vælger 2. Endvidere maa det anses som en nødvendig Følge af Statens Garanti, at Havnebestyrelsen, saalænge denne Garanti er i Kraft, ikke paa egen Haand skal kunne beslutte Sværtsættelsen af nye store Udvidelser eller Arbejder, men at