

Det ses let heraf, at selv om den stærke Nedgang i de sidste Aar forhaabentlig maa vise sig at være forbigaaende, vil det ikke kunne forsvares at bringe Indtægterne yderligere ned uden Kompensation; men naar man da gennemgaar Frihavnsregnskaberne for at finde de Indtægtsposter, om hvis Forøgelse, der kan være Tale, viser det sig hurtigt, at den væsentligste Indtægtspost, som der er Mulighed for indenfor de ved Koncessionen givne Rammer at bringe saaledes op, at det faar nogen finansiel Betydning, er Bolværkspengene.

Om Bolværkspengene hedder det i Koncessionens § 25, at de i Frihavnen „skulle være de samme, som de, der svares ved Københavns Havns øvrige offentlige Bolværker“. Der kan herefter ikke finde nogen Forhøjelse Sted af Bolværkspengene i Frihavnen, uden at en ganske tilsvarende Forhøjelse samtidig finder Sted i den øvrige Havn, og da det er en Selvfølge, at en Forhøjelse af Bolværkspengene i hele Havnen ikke kan ske alene af Hensyn til Frihavnen, bliver Spørgsmaalet altsaa det almindelige: Er der Grund til at foretage en Forhøjelse af de for Tiden ved Bolværkspengetaksten af 28. Juli 1899 fastsatte Bolværks-, Pæle- og Bøjepenge.

Dette Spørgsmaals Besvarelse kræver to Undersøgelser, nemlig dels om, hvorvidt en Forhøjelse kan ventes gennemført uden Skade eller Ulæmper for den Bevaring og Fremhjælpning af Trafiken paa Havnen, som er Hovedformaalet, dels om, hvorvidt der finansielt er tilstrækkelig Grund til at skride til Forhøjelsen. Kun hvis Undersøgelsen paa begge disse Punkter falder tilfredsstillende ud, vil Forhøjelsen kunne forsvares og tilraades.

Den Ophævelse af Skibsafgiften og af Havneafgiften for Udgaende samt den Ændring af Havneafgiften for Indgaaende til en modereret Afgift af Varer, der tilføres Københavns Havn (i Frihavnen: Toldindlandet) søværts fra Udlandet, som gennemførtes i Henhold til Frihavnslovens § 8 og Bekendtgørelse af 30. Oktober 1894 har bragt de et Skib, der tager Ophold i Københavns Havn, paahvilende Afgifter til det offentlige ned til et Minimum. Bortset fra den finansielt betydningsløse og kun et lille Mindretal af Skibene vedkommende Afgift for Passage gennem Knippelsbro har Skibet nemlig overhovedet intet at betale, saalænge det ikke tager Ophold ved Havnevæsenets Bolværker, Bøjer og Pæle, og naar dette sker, skal der kun betales en meget beskednen Afgift for disse Havneindretningers Benyttelse. Denne Afgift udgør — med en Række Modifikationer, hvorom henvises til Taksten af 28. Juli 1899 — 6 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnen samt for Bolværkerne 10 Øre pr. Ton og for Bøjer og Pæle 5 Øre pr. Ton af det lossede og ladede Gods, dog ikke over henholdsvis 10 og 5 Øre pr. Ton af det samlede Antal Netto-Registertons, alt for en Maanedes Ophold ved Havneindretningerne.

Naar man i sin Tid gik til en saa radikal Nedsættelse af Skibets Afgifter til det offentlige, var det selvfølgelig ikke uden Grund, men i den bevidste Hensigt, at de lave Afgifter skulde drage Skibstrafiken til Havnen. Erfaringen har imidlertid vist, at dette beroede paa et Fejlsyn, og det er ikke vanskeligt nu at se, hvori Fejltagelsen bestod. En Havn, der vil søge at drage ny Trafik til sig, maa nødvendig have væsentlig højere offentlige Afgifter end sine Konkurrenter, men indenfor denne Grænse spiller Afgifternes Størrelse ingen afgørende Rolle. Da Afgifterne paahvile Skibet, indgaa de nemlig i dettes samlede Udgifter, for hvilke der skal have Dækning gennem Fragten, men af dette store Hele udgøre de en saa ringe Brøkdel, at en Forskydning opad eller nedad bliver uden Betydning.

Hertil kommer, at de i Frihavnslovens § 8 bestemte Afgiftsnedsættelser, som det fremgaar af den af det tidligere Udvalg afgivne Betænkning, ikke blot betød en væsentlig Reduktion i Forhold til de tidligere gældende, men tillige bragte Københavns