

med Provinshavnenes Takster. Det her omtalte Takstforslag bygger paa de samme Principper, som er lagt til Grund for Taksterne i Aarhus Havn, dog med visse Ændringer med Hensyn til Takstbeløbene, idet det har vist sig ved en Beregning, der er foretaget, at Københavns Havns Indtægter vilde blive omkring ved  $1\frac{1}{4}$  Mill. Kr. større end nødvendigt, hvis man ubetinget anvendte de samme Takster, som gælder for Aarhus Havn. Man har derfor anvendt disse Takster saaledes, at de først nedsættes med 25 pCt. og dernæst yderligere med et Beløb for store Artikler som Gødning, Korn, Kul, Koks og Raavarer, saaledes at disse Nedsættelser tilsammen kommer til at dreje sig om 1 240 000 Kr.

Naar jeg skal betragte det her foreliggende, vender jeg mig først til det, der staaer i selve Lovforslaget, til Spørgsmaalet om, hvorvidt Taksterne skal fastsættes ved Lov eller af Ministeren. Der kan selvfølgelig om dette Forhold siges en Del for og noget imod. For, forekommer det mig at tale, at det vil være naturligt at komme ind paa en regelmæssig Revision og paa at give Adgang til en lejlighedsvis Revision. Som jeg allerede har bemærket, drejer det, vi her beskæftiger os med, sig jo om en Art Forretningsforhold, og det kan ikke gaa an at lade den Slags Forhold stivne i Former, der kun kan ændres ved Hjælp af et saa tungt virkende Apparat som Lovgivningsmagten. Det forekommer mig ligeledes, at det vilde være naturligt at komme ind paa, at Revisionen af Havnetaksterne i Københavns Havn faldt samtidig med Revisionen af Taksterne i Købstadhavnene, og det forekommer mig endelig at være ganske naturligt, at Københavns Havn med Hensyn til, hvem der skal fastsætte Taksterne, bliver stillet paa samme Maade som Provinshavnene, saaledes at Afgørelsen henlægges til Ministeren efter modtagen Indstilling fra den paagældende Havnebestyrelse. Hertil kommer den rent praktiske Omstændighed, at Havnetaksterne, der skal være detailleret gennemtænkt, bygger paa en Række ganske specielle Forhold, og at de Indtægter, der skal søges tilvejebragt, ikke gaar direkte i Statskassen. I et saadant Forhold er det vanskeligt for Lovgivningsmagten at træffe Bestemmelser. Maa jeg pege paa et enkelt Tilfælde. Hvis Havnebestyrelsen foreslaar en Forhøjelse af Taksterne, vilde det dog være ganske overordentlig vanskeligt for Lovgivningen at gaa imod et saadant Forslag, idet den derved ligesom vilde binde Statskassen til at dække Underskuddet, hvis de af Rigsdagen fastsatte Takster ikke

kunde give Havnen den Indtægt, som den nødvendigvis maatte have. Imod at henlægge Afgørelsen til Ministeren kan det selvfølgelig tale, at Havnebestyrelsen ikke paa den Maade, som Havneudvalgene i Provinserne, er et kommunalt Organ, og tillige taler imod at henlægge Sagen til Trafikministerens Afgørelse, hvad der tidligere har været fremdraget her i Rigsdagen, at det er betænkeligt for Rigsdagen at afgive en Myndighed, som den allerede har. Alt i alt mener jeg dog om dette Spørgsmaal, at det ikke skulde kunne vække større Betænkelighed at henlægge Afgørelserne til Ministeren. Kritikken vil utvivlsomt altid være vaagen, og jeg kan ikke se, at Rigsdagen ikke med Tryghed skulde kunne afgive sin Myndighed til en Minister, der, saaledes som Statsskik er her i Landet, støtter sig til et Flertal i Folketinget.

Ogsaa med Hensyn til Taksterne kan der selvfølgelig siges noget for og noget imod. Det forekommer mig heldigt, at Taksterne i København bliver sat saa lave, at Trafikken paa Havnen kan fremmes, saa at Københavns Havn kan faa den Betydning for Næringslivet her i Landet, som vi alle ønsker, den skal have, og det synes mig ligeledes i høj Grad ønskeligt, at den bliver sat i Stand til at konkurrere med udenlandske Havne. Imod de lave Takster taler i første Række Hensynet til Provinshavnene. Mand og Mand imellem har der allerede været talt en hel Del om dette Forhold, og af det, jeg hidtil har hørt, slutter jeg, at den Konkurrence, der navnlig kan være Tale om, er den, der kan opstaa, hvis København søger at erhverve sig Omsætningen i Købstædernes naturlige Opland. For at København f. Eks. skulde kunne konkurrere i Vejles Opland, skal dens Trafik imidlertid paa Forhaand belastes med en Række Udgifter, Jernbanefragt eller Skibsfragt, Omladningsafgifter og saa fremdeles, og det forekommer mig, at den Forskel i Vareafgift, der her er Tale om, fuldstændig vil forsvinde i Sammenligning med de Ekstraomkostninger, København vil blive bebyrdet med, hvis den optager denne Konkurrence. Dernæst vil der maa-ske kunne blive Tale om Konkurrence, hvis København ved Hjælp af de lavere Vareafgifter skulde i Forhold til Provinshavnene faa en forøget Mulighed for at blive enten Omladehavn eller Basis for industriel Virksomhed. Ogsaa i denne Forbindelse synes jeg imidlertid, at Spørgsmaalet om Vareafgiften er saa ubetydeligt i Sammenligning med alle de andre Hensyn, der maa komme frem i første Række, hvor Talen er om at tage