

en Konkurrence op, at Spørgsmaalet om Vareafgiften ganske drukner. Navnlig drukner det dog, naar man ser hen til, hvad jeg talte om før, at det er af største Betydning for hele vort Land, at Københavns Havn bliver stillet saaledes, at den kan blive, hvad vi alle ønsker, den skal være: en i Forhold til den øvrige Verden væsentlig Faktor for Trafikken paa Østersøen.

Personlig har jeg det Indtryk, at det, der taler for lave Havneafgifter i København, er saa vægtigt, at Kritikken maa forstumme, men jeg forstaar paa den anden Side meget vel, at der kan siges en Del imod det foreliggende Forslag; paa et senere Tidspunkt vil jeg derfor stille Forslag om, at Sagen henvises til et Udvalg. Her skal jeg paa mit Partis Vegne udtale, at vi er rede til at underkaste Sagen en velvillig Behandling.

Peder Hedebo: Det foreliggende Lovforslag kan for det første paaberaabe sig logisk Begrundelse. De tilsvarende Afgifter i Provinshavnene fastsættes jo allerede nu af Ministeren paa den Maade, som her foreslaas bragt i Anvendelse for Københavns Havns Vedkommende. Endvidere er det jo saaledes, at for Københavns Havn fastsættes de andre Afgifter, Bolværkspenge, og hvad de nu hedder, i Forvejen af Ministeren. Det eneste Omraade, der er tilbage for Lovgivningsmagten at beskæftige sig med, er altsaa Vareafgiften i Københavns Havn. Lovforslaget berører dernæst en af Livsnerverne i dansk Økonomi, idet det rører ved Spørgsmaalet om Københavns Havn, hvis Betydning for Landets samlede Økonomi ikke fra nogen Side kan bestrides og heller ikke vil blive det. Der ligger jo et Princip i Lovforslaget, og det var vel det, som var stærkest fremme i 1918, da Rigsdagen sidste Gang havde Anledning til at beskæftige sig med Københavns Havn, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt det er rigtigt, at Rigsdagen afgiver en Myndighed, som den sidder inde med. Jeg vil imidlertid hertil sige, at man ikke nu kan se paa dette Spørgsmaal paa ganske samme Maade, som man maatte se paa det i 1918. Den Gang var man endnu i Krigens Tid, da alt var saa uendelig usikkert og Rigsdagen desuden næsten altid var samlet, saa at man havde Mulighed for, hvis det maatte være ønskeligt, hurtigt at indhente Rigsdagens Mening. Den Usikkerhed, som var til Stede i 1918, er jo, Gud bedre det, paa mange Maader til Stede endnu, men der er den Forskel paa Tiden da og Tiden nu, at nu er Verdenskonkurrencen i fuld Gang; i

forstærket Grad, og den Omstændighed, at visse Dele af Europa ligger hen, uden at deres Økonomi og politiske Forhold er endeligt ordnet, netop de Dele af Europa, som her kan komme i Betragtning, gør det yderligere ønskeligt, at København bringer sine Forhold paa dette Omraade i moderne Stand. Konkurrencen er saa skarp, ja, vel skarpere end nogen Sinde tidligere, ikke mindst med Hensyn til alt det, der kaldes Transit; der maa København tage sin Chance og være med i Konkurrencen. Selv om man er Optimist, kan man naturligvis ikke henfalde til den Tro, at København skal blive et Hamborg eller noget i den Retning, men København har Chancer paa dette Omraade, som man kan udnytte, og som man kan forsømme. Konkurrencen er i Virkeligheden paa dette Omraade allerede i høj Grad i Gang, og den foregaar saa at sige lige for vore Øjne. De Havne, som konkurrerer om Transithandelen, er i Virkeligheden stillet nøjagtig som Butikkerne i en Forretningsgade. De Kunder, som skal komme i disse Butikker, er Skibene, Varestrømmen, som befærder de store Verdensveje, og her har København utvivlsomt Chancer for at komme i Betragtning. København har en Beliggenhed, som, hvad Østersøhandelen angaar, sikkert er den allerbedste, og har en Havn, som med Hensyn til moderne Indretning i alt Fald kan gaa an, og som sikkert anstrenger sig for at følge med i Udviklingen paa bedste Maade. Det er da rimeligt, at man saa ogsaa bestræber sig for, at København med Hensyn til Vareafgiften bliver saaledes stillet, at den kan tage Del i Konkurrencen. Og det er ikke Tilfældet nu. Som Lovforslagets Motiver udvikler det, og som ogsaa Venstres ærede Ordfører har udviklet det, er Forholdene saaledes, at de ikke gør København skikket til at deltage i denne Konkurrence. Disse Vareafgifter — deri er jeg enig med Venstres ærede Ordfører — spiller nemlig i prislig Henseende ingen Rolle. Om Vareafgiften pr. Dobbeltcentner Asfalt er 15 Ø. eller et andet Antal Ø. og for Cellulose 5 Ø. og Sprit 30 Ø. og Fedtstoffer 4 Ø., spiller prisligt ingen Rolle og kan aldrig komme til det. Derimod vil det for Skipperen, som har en hel Last at betale af, spille en væsentlig Rolle, og det vil være afgørende for Redernes og Skippernes Overvejelser paa dette Omraade, hvordan de enkelte Havne i saa Henseende stiller sig. Her betyder Lovforslaget sikkert et Fremskridt, idet man faar dette Anliggende lagt ind i den samme Bane, som er afstukket for Provinshavn-