

[Dagmar Andreasen.]

verden bliver ved med eller uden toldoplæg i Århus; og at hele skibsfarten skulle komme i fare, er jo at blæse denne sag for stort op. Vi ved, at frihavnen i København har mindre og mindre betydning, vi ved, at kun 2½ pct. af de varer, som lå i frihavnen, lå længere, end vi nu kan få kredit, så det er jo at blæse sagen temmelig højt op.

Aksel Larsen: Jeg havde ikke tænkt mig at tage ordet, for det forekom mig, at denne sag var klar nok, efter at den én gang var afgjort i Folketinget for et års tid siden, og jeg havde da slet ikke tænkt at tage ordet efter fru Dagmar Andreasens første tale, som jeg fandt fuldkommen dækkede mine synspunkter; dér blev det fornødne sagt.

Jeg er imidlertid nødt til det, efter at finansministeren har forsøgt her at forsvare sit lovforslag. Hans forsvar går i det store og hele ud på, at eftersom der er en frihavn i København, og eftersom denne frihavn strider mod toldlovens principper, tog socialdemokratiet sagen med Århus toldoplæg op i sin tid, og derfor kommer den til os nu.

Det er jo aldeles ikke rigtigt. Det er rigtigt, at principielt og strengt taget strider Københavns Frihavn mod toldloven, men på den anden side havde Københavns Frihavn fået forlænget sin koncession, før denne toldlov kom, så alene af den grund kunne man simpelt hen ikke sige: ja men nu vedtager vi toldloven. Så forsvinder Københavns Frihavn ikke. Det var slet ikke, fordi Københavns Frihavn eksisterede, at man dengang kom med forslag fra socialdemokratiet om, at nu skulle Århus have mulighed for toldoplæg. Det var simpelt hen, fordi man sagde: det skal Århus have, og så skal ministeren have en bemyndigelse, og så fandt man på denne kunstige begrundelse med basishavnen, som man nu har puttet ind i lovforslaget; for ikke at nævne det famøse bynavn Århus siger man: havne, der er basishavne.

Jeg tror, vi, der var med til at behandle det sidst i Folketinget, blev fuldkommen klar over, at for det første spiller det ingen rolle for trafikken på en havn, om den er basishavn eller ej; der kommer ikke så meget som en jolle mere til Århus, fordi den er basishavn, end der ville komme, hvis den

ikke var basishavn. Men for det andet, og det er vel vigtigere: det er ikke sket i skibsfartens historie, at en havn, der er blevet anerkendt som basishavn, har mistet anerkendelsen, så man kan spare sig at male en vis person på væggen og sige: selvfølgelig, hvis Århus ikke mere er basishavn og basishavnen flyttes til Esbjerg, så må vi lave det om.

Det, der fik Folketingets store flertal til, da loven blev vedtaget, at gå imod forslaget om særlige faciliteter for Århus, var, at hvis man med en absolut kunstig begrundelse som følge af en lokal pression på regering og lovgivningsmagt gav Århus en undtagelsesstilling, ville alle andre havnebyer i landet kunne komme og sige: ja men hvad så med os, hvad så med Esbjerg, hvad så med Ålborg, Frederikshavn, Odense? Jeg skal undtage Vorbasse og Espergærde, men ellers kan vistnok de fleste havnebyer i Danmark komme og sige: ja, ja, vi har ikke navn af at være basishavn, men skal vi ikke alligevel have lov til at have et sådant toldoplæg? Og det fremgår jo af bemærkningerne til lovforslaget, at det i hvert tilfælde generer toldvæsenet, og at det forøger administrationsudgifterne for toldvæsenet og betyder et likviditetstab for statskassen.

Nå ja, dette skulle i hvert fald siges, og der skal frembringes adskillige andre og bedre argumenter end dem, vi har hørt fra ministerens side, for at man kan forvente, at jeg skal kunne stemme for dette lovforslag og undlade at stemme imod.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 27. oktober, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmand Stinus.*