

garantien kan følgelig indskrænkes til alene at omfatte de nye Laan paa indtil 8 Mill. Kr., som Havnevæsenet 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 Havnevæsenet i de 3 Aar, der antagelig ville medgaa indtj Frihavns Nabning, uden Vanskelighed vil kunne oppare de fornødne Midler til Merudgiftens Dækning.

Samtidig med at Havneafgiften ned sættes, maa Udvalget imidlertid anse det for ønskeligt, at den delvis omformes for at gøres saa lidet besværende som muligt. Havneafgiften optræves for Tiden paa følgende Maade: I indenrigsk Fart, ved Indgaaende intet, ved Udgaaende 4 Skilling pr. Kommercelæst (2 Reg. Tons) Drægtighed; i udenrigsk Fart, ved Indgaaende 40 Skilling pr. udløst Læst (pr. „Læst Bestuvning“), ved Udgaaende 8 Skilling eller 16 Skilling pr. Læst Drægtighed, eftersom Skibet lader henholdsvis indtil Halvdelen eller over Halvdelen af sin Drægtighed. I disse Afgifter er der dog indrømmet forstørelse Løttelser, hvoraf den vigtigste er den, at der kun svares 10 Skill. (i Stedet for 40 Skill.) pr. Læst af Gods, der indkommer fra udenrigsk Sted og omloses eller overloses fra Skib til Skib for at gaa direkte videre til andet udenrigsk Sted („Omladningsgods“). Udvalget kan tiltræde et fra Regeringen modtaget Forslag, hvorefter Afgiften for Udgaaende — der hviler ikke paa Bestuvningen, men paa Drægtigheden — bliver fuldstændig hævet, og Omladningsgods ligeledes gøres fuldstændig frit. Tilbage staar altsaa kun Afgiften pr. udløst Læst ved Indgaaende i udenrigsk Fart. Denne Afgift vil ifølge Regeringens Beregning kunne ned sættes fra 40 Skill. pr. Læst (ca. 42 Ore pr. Reg. Ton) til 30 Ore 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 Transithandelens frie og ugenerte Bevægelse anses for ønskeligt, at Havneafgiften her omformes til en Afgift, der hviler paa Varerne, og som kun optræves, for saa vidt disse indføres fra Frihavnen til dansk Toldomraade. Denne Afgift, der skal tilfalde Havnekassen og altsaa ikke bliver Frihavns selskabet til Fordel, vil det være hensigtsmæssigt for hver enkelt Varesorts Bestumende at lade beregne i Overensstemmelse med Toldvæsenets Bestuvningsreglement.)

Havneafgiften er imidlertid kun den ene af de Afgifter, der paahvile Skibsforretten. Ved Siden heraf staar Skibsafgiften til Statskassen, denne Byrde for Om sætningen, hvis Fjernelse i saa mange Aar har været Emnet for frugtesløse Forhandlinger. Denne Afgifts uheldige Virkninger vilde blive dobbelt sødelige i Frihavnen, hvis Betydning i saa væsentlig Grad vil komme til at bero paa, at den kan byde Om sætningen billige Bilskaar. Ønskeligheden af Skibsafgiftens endelige Afstæffelse 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 Om sætningssliv 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