

## Skibs- og Vareafgifter i Havnene.

Af

Ingeniør P. Vedel.

I indeværende Aar træde ved saa at sige alle Landets Provinshavne reviderede Havne- og Brotaxter i Kraft, og sidste Efteraar har København faaet en ny Havnetaxt. Der kan da være Anledning til at skænke disse og andre Havneafgifter og deres Betydning for Skibsfarten og Omsætningen nogen Opmærksomhed.

Enhver Skat maa tilpasses dels efter Retfærdighedshensyn og den Beskattedes Betalingsevne, dels efter det Øjemed, der søges naaet derved. Det første afhænger, hvor Talen er om Skib og Ladning, af de Tjenester, der ydes disse, og de Indtægter, de give Rheder eller Købmand, og det gælder følgelig væsentlig om at finde passende Maal derfor. Øjemedet derimod kan i selve Principet variere.

Ligesom Toldtarifer kun sjældent, maaske kun altfor sjældent, udelukkende have fiskale Hensyn for Øje, men i Reglen ogsaa tage Sigte paa forskellige handelspolitiske Spørgsmaal, navnlig om hvilke kommercielle og industrielle Virksomheder der behøve og fortjene at støttes imod Udlandets Konkurrence, hvilke Repressalier der gøres fornødne, og hvilke Tarifsatser der

ved fremtidige Reciprocitetsforhandlinger kunne komme til Nytte, saaledes er vel ogsaa hyppigt Grundlaget for en Del af Havneafgifterne bredere end blot Hensynet til, hvorledes de til Havnens Drift og Vedligeholdelse fornødne Midler kunne tilvejebringes. Ganske vist ere nogle af Afgifterne kun at betragte som en direkte Betaling for en, paa en eller anden Maade maalt, modtagen Ydelse og tilfalde ikke det Offentlige, men visse, i Forbindelse med Havnen staaende Institutioner eller Personer, der have præsteret den nævnte Ydelse, og det er kun i Erkendelse af Betydningen af disse Institutioner eller Personer for Havnen, at denne eller Staten for den paatager sig Fastsættelsen og Opkrævningen af saadanne Afgifter. Men andre Oppebørsler, saasom de egentlige Havnepenge og Vareafgifterne, tilfalde det Offentlige, og ved disse mere end ved hine kan og tildels bør der ogsaa tages andre Hensyn ved Taxt-ernes Fastsættelse. Medens Tolden, efter Nutidens Forestillinger, kun kan ramme Indførselen fra Udlandet, og Tarifen gælder for hele Landet under Et, saaledes at ved dens Fastsættelse Landets Tarv som Helhed maa have for Øje, have i Havne- og Broafgifterne et mere følsomt og differentierende Instrument, saa at sige en Levning af Fortidens indenrigske Toldgrænser, hvorved de lokale Interesser kunne varetages. De ramme den indenrigske og den udenrigske, den indgaaende og den udgaaende Skibsfart, Dampskibe og Sejlskibe, det nationale og fremmede Flag og kunne ramme dem ens eller forskelligt; og de omfatte kun selve den enkelte Havn med det mindre Omraade, der danner dens Opland, og kunne derfor tilpasses efter dettes særlige Tarv. En gavnlig Indskrænkning lider

imidlertid denne ellers maaske for virkningsfulde Indgriben i de frie Omsætningsforhold, ved at Omsætningen ad Landvejen, forsaavidt ingen Accise opkræves, ikke er belastet med saadanne Afgifter.

Idet i det Følgende nogle af disse Afgifter og de forskellige Grundlag, hvorefter de fastsættes, omtales lidt udførligere enkeltvis, skulle først saadanne betragtes, som i Almindelighed ikke direkte komme Havnen til Gode.

Lodspenge, der opkræves af Lodsvæsenet, Toldvæsenet eller Havnebestyrelsen, tilfalde efter Fradrag af Opkrævningsgebyr Lodseriets Kasse og fordeles efter forskellige Henlæggelser til Pensionskasse, Jollekasse osv. imellem Lodserne indbyrdes. De bør naturligvis saa vidt muligt være et Ækvivalent for den Tjeneste, Lodsvæsenet yder vedkommende Skib enten direkte eller indirekte. Som Maal derfor,  $\propto$  for det Arbejde, Lodserne have haft, og den Risiko, de have løbet, har man benyttet Netto-Register-Tonnagen, undtagelsesvis ogsaa Gross-Tonnagen (de tidligere spanske vestindiske Øer), eller Dybgaaendet eller begge, eller i enkelte Tilfælde Skibets Armering (Bombay, Curaçao) eller Rigning (Amoy, Carthagen i Republikken Kolumbia), eller for Dampskibe deres Maskinkraft (St. John's paa New Foundland). Man har skelnet mellem Dampskibe, Sejlskibe under Sejl og Sejlskibe, der bugseres, mellem Skibe i udenrigsk og indenrigsk Fart, ladede og tomme eller ballastede, mellem Lodsning ind i og ud af Havnen, op og ned ad Floden, om Sommeren og Vinteren eller i den gode og i den daarlige Aarstid (Monsunernes Tid i Bombay) eller endog i fire forskellige Aarstider (Kanada, St. Lawrence Floden nedenfor

Quebec), om Dagen og om Natten (Marseille, Neapel, Port Said og Suez Kanalen, St. Thomas), men kun i ganske enkelte Tilfælde mellem Lodsning af fremmede og indenlandske Skibe (Drogheda). Man har fastsat en Taxt pr. Skib (Port Said, Puerto Cabello), et Minimumsbeløb og et Maximumsbeløb pr. Skib, eller man har overhovedet ingen Taxt benyttet, men i hvert enkelt Tilfælde akkorderet om Betalingen, eller man har endelig ladet Lodsningen være gratis og da paa anden Maade lønnet Lodserne. Det er indlysende, at Taxterne maa være forskellige for Lodsning imellem forskellige Punkter, Lodsning udenfor og i Havnen, og at der maa betales extra for Lodsning udover visse Afstande (Milepenge), for Lodsens Hjemrejse, naar han er ført udenfor sit Distrikt (Hjemrejsepenge), og for hans Ophold ombord udover en vis Tid (Etmaalspenge, Flodskiftepenge). Det er ogsaa indlysende, at der i Tilfælde af Is, Storm og særlig Fare kan være Anledning til at forlange Extrabetaling.

For at vurdere, hvoraf Vanskeligheden ved et Skibs Lodsning afhænger, maa man skelne imellem søgaaende Lodser og egentlige Havnelodser. For begge er naturligvis Skibets Fremdrivningsmiddel, dets Dimensioner og Dybgaende af Betydning, medens dets Evne til at betale Afgift vel nærmest maales ved Netto-Register-Tonnagen. Men medens Lodsningen i aaben Sø paa mere eller mindre grundet Vande i overvejende Grad maa afhænge af Dybgaendet og imellem Klipper og Skær noget mere tillige af Dimensionerne, for hvilke Tonnagen er et bekvemt Maal, er Lodsning i et snævert, men vel afmærket Farvand, paa en Rhed imellem mange Skibe, der ligge for Anker eller gøre Fart, eller

i en Havn imellem Bolværker og Kajer med Skibe, der losse og lade eller ud- og indgaa, nærmest afhængig af Dimensionerne eller altsaa Tonnagen og, kun hvor Dybgaaendet nærmer sig Grænsedybden, tillige af dette. Lokale Forhold kunne derfor gøre et udelukkende paa Dybgaaendet eller udelukkende paa Tonnagen eller i mere eller mindre Grad paa begge beroende System berettiget.

Ifølge Lov om Lodsvæsenet af <sup>13</sup>/<sub>16</sub> 1879 ere Taxterne for de under Landets to Overlodsdistrikter hørende Lodserier fastsatte pr. Fod af Dybgaaendet, dog saaledes at de for Skibe under 50 Registertons ere <sup>1</sup>/<sub>11</sub> mindre end for Skibe over 50 Registertons. For samme Sted ere Lodspengene ens for indtil et Dybgaaende af 5 Fod, men voxe derefter med <sup>1</sup>/<sub>5</sub> af dette Beløb for hver Fod, Skibet yderligere stikker, og med noget mere pr. Fod, naar Dybgaaendet nærmer sig Farvandets største Dybde. Taxterne ere endvidere forhøjede med <sup>1</sup>/<sub>3</sub> i Vintersæsonen fra d. <sup>1</sup>/<sub>10</sub>—d. <sup>1</sup>/<sub>1</sub> og ere hyppigt for Udgaaende af Havnen noget, gennemsnitlig maaske c. <sup>1</sup>/<sub>4</sub>, mindre end for Indgaaende; dette synes ikke ubilligt, naar det erindres, at Lodserne maa holde Ud-kig for indkommende Skibe og borde dem i al Slags Vejr, om Natten saavel som om Dagen, medens et Skib, der ønsker at udgaa, lader dem tilgaa Meddelelse herom og i Reglen tager Hensyn til baade Tid og Vejr. — Ved enkelte kommunale Havnelodserier —, af hvilke der kun er faa, — har man afvejet fra de for Statens Lodserier gældende Regler og fastsat Taxterne pr. Registerton. Dette har saaledes været Tilfældet med Aarhus, tildels Korsør og forskellige bornholmske Havne, men kan for de store og drægtige, forholdsvis

fladbundede Skibe, som man nutildags hyppigt bygger, vel neppe siges at være fuldstændig retfærdigt, ialfald dersom der udenfor Havnen skal lodes en længere Strækning gennem et grundet Farvand. Om end Opkrævningen maaske bekvemtest foregaar paa Grundlag af Tonnagen, der staar angivet i Skibspapirene, synes det derfor i de fleste Tilfælde rigtigst ogsaa at tage noget Hensyn til Dybgaaendet, naar dette overskrider en vis Grænse. Man kan f. Ex. fastsætte Taxten pr. Ton, men aftagende med voxende Tonnage, saaledes at den er størst for de første p Tons, mindre for de næste q Tons osv., og saaledes at der for et Dybgaaende imellem visse Grændser tillægges et nærmere bestemt Antal pCt., for større Dybgaaende imellem andre Grændser flere pCt. osv., og endelig for Dybgaaende i Nærheden af Grændseværdien det største Antal pCt.

Brugen af Lods kan være tvungen (Lodstvang) eller frivillig, men i sidste Tilfælde kan der, selv om ingen Lods benyttes, fordres Lodspenge erlagt med deres fulde Beløb eller en Del deraf. For saa vidt Havnens Frekvens er tilstrækkelig, til at Lodserne kunne tjene en passende Løn, uden at Skibe, der ikke benytte dem, beskattes, er dette naturligvis at foretrække. Men det er indlysende, at Lodstjenesten ogsaa for saadanne Skibe er af indirekte Betydning ved at hindre Paasejlinger, Spærring af Havneløb osv., og det er derfor ikke helt ubilligt, naar der i fornødent Fald paalægges dem nogen Afgift. At det ved særlig vanskelige Besejlingsforhold eller af andre Grunde kan være berettiget at fordre, at alle Skibe skulle benytte Lods og betale derfor, er ogsaa indlysende; navnlig

gælder dette ved Besejlingen af snevre Render, Kanaler osv., som af Hensyn til den almindelige Skibsfart maa foregaa med særlig Forsigtighed. Her til Lands haves saaledes Lodstvang for Korsør og Christiansø Havne, Odense Kanal og Renden over Hals Barre. I Udlandet er der Lodstvang i Suez- og Nord-Østersøkanalen og i en Del forskellige Havne, i enkelte Tilfælde kun for Sejlskibe men ikke for Dampskibe.

De engelske Lodserier ere ifølge merchant shipping act 1854 underlagte Trinity House, forsaavidt de henhøre under et af dettes tre Distrikter: London-, Kanal- og Udhavns-Distriktet, men ere ellers kommunale. Der er Lodstvang i det første og sidste af disse Distrikter, idet Skibe — med Undtagelse af saadanne, der ere under 60 Tons eller gaa i Kystfart og visse andre Trader, — betale Afgift for Indgaaende fra det Sted, hvor Lodsens bordede dem, og for Udgaaende saa langt ud, som de ere forpligtede til at lade sig lodse. Taxterne, saavel hvor der er Lodstvang, som hvor der ingen findes, ere fastsatte snart pr. Ton, snart med bestemte Beløb for Tonnager mellem visse Grændser og snart pr. Fod af Dybgaaendet, og i det sidste Tilfælde enten uafhængigt af Tonnagen eller forskelligt for Tonnager mellem visse Grændser, og enten konstant eller varierende for forskelligt Dybgaaende; i enkelte Havne ere de fastsatte pr. Fod af Dybgaaendet, men med Tillæg af et vist Beløb pr. Ton udover en vis Tonnage (150 — 500 R. T.). Endvidere ere i en Del af Havnene Taxterne højere for Ind- end for Udgaaende, om Vinteren end om Sommeren, for Sejlskibe under Sejl end for saadanne, der bugseres, og for disse højere end for Dampskibe, ligesom de for Skibe i udenrigsk

Fart ere højere end for saadanne i Kystfart og for Skibe med Ladning højere end for saadanne med Ballast.

Foruden søgaaende Lodsning, der i Reglen sorterer under Staten, og Flod- (Revier-), Rhed- eller Havne-Lodsning, der i Almindelighed er kommunal, er der imidlertid ogsaa ofte en rent indre Havnetjeneste, der paahviler de kommunale Lodser. Den bestaar i Forhaling indenfor det egentlige Havneomraade, Hjælp ved Fortøjning af Skibe paa deres Anlægsplads og ved deres Afgang derfra, maaske ogsaa Pasning af Fyr, Tilsyn med Varpebøjer, Signalisering i taaget Vejr, Vagthold og Ordenstjeneste i Land osv. Betalingen for denne Tjeneste, der paa den ene Side løber over i egentlig Havnelodsning og paa den anden Side nærmer sig Havnemester- og Polititjeneste, opkræves enten under et sammen med Lodspengene eller adskilt fra disse under særeget Navn, saasom Litsenpenge, Havnemesterpenge, Anlægs- og Forhalingspenge, Ud-kigspenge (*derecho de vigia*) o. desl. Da Dybgaaendet her ingen Betydning har, bør Afgiften beregnes efter Tonnagen, enten ens eller forskelligt for forskellige Slags Skibe eller med et vist Beløb pr. Skib, forskelligt for Tonnager beliggende imellem givne Grændser eller endelig med visse Beløb pr. Skib for Forhaling, andre for Fortøjning osv. (Lübeck); undtagelsesvis beregnes den dog ogsaa efter Dybgaaendet (Havnemesterafgift i Hamburg). Eftersom ethvert Skib maa være pligtigt til at svare denne Afgift, kan den kun indbefattes i Lodspengene, forsaavidt der er ialfald delvis Lodsafgiftsvang, og netop derfor er det, at Skibe, der ikke benytte Lods, mange Steder maa svare en reduceret



Lodsafgift ( $\frac{1}{2}$ — $1$  „). Men af Hensyn til det for Almenheden odiøse ved Begrebet Lodstvang er det netop ogsaa, at man mange Steder enten har skilt den ud som en særlig Afgift eller sammenfattet den med Havnepenge eller andre Afgifter, som svares af alle Skibe.

Lods-, Litsen- og Dragervæsenet er en gammel Institution i flere af vore Provinshavne. Ved Reglement af 1750 for Aarhus Litsenbrødre, Lodser og »Udroere« fastsattes Lodspengene efter Dybgaaendet (5—16'), omtrent dobbelt saa høje for indgaaende som for udgaaende, og ethvert Skib, fremmed eller hjemmehørende, var afgiftspligtigt, enten det benyttede Lods eller ej; samtidig fastsattes Taxter for forskellige Varers eller Kreaturers Losning eller Ladning i Færgesmakkerne fra Kallundborg, og for at bringe forskelligt Rejsegods op i Byen. I 1795 forandredes Lodstaxten, idet Læstedrægtigheden lagdes til Grund derfor, og udenbys Fartøjer forpligtedes til at betale  $1\frac{1}{2}$  Gange saa meget som indenbys, men Skibe i Fart indenfor Toldstedet kun halv Taxt. I 1843 fastsattes Lodspenge efter Dybgaaendet, Litsenpenge efter Drægtigheden, og ethvert Skib, uafhængigt af om det benyttede Lods eller ej, forpligtedes til at betale begge Dele uden nogen Begunstigelse for indenbys Skibe. Men 1849 vendtes tilbage til en samlet Afgift pr. Kommercelæst, ens for alle Skibe, og det samme for indgaaende som for udgaaende, og 1853 forandredes dette til, at Skibe, der ikke benyttede Lods udenfor Havnen, kun skulde betale halv Taxt. Endelig i 1870 adskiltes Lodspenge fra Litsenpenge, uagtet begge beregnes af Drægtigheden; men de første opkræves kun af Skibe, der virkelig

benytte Lods, de sidste af alle. Den egentlige Drager- og Losse- og Ladetjeneste, der i Aarhus paahvilte Lodserne, ophørte i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, men Tjenesten ved Befordring af Personer mellem Rhed og Havn vedblev langt ned i Tiden. Litsenvæsenet er kun bibeholdt i enkelte Havne.

Fyrafgifter, Bøje- og Vagerafgift, Prikkepenge tjene til Vedligeholdelse af Farvandenens Belysning og Afmærkning, enten ved Statens eller de lokale Autoriteters Foranstaltning. I en Del østjydske Fjorde (Limfjorden, Mariager, Randers og Horsens Fjorde) samt Odense Fjord og Issefjorden har man vedblivende (Horsens dog kun til 1881) opkrævet Prikkepenge, der, forsaavidt Lodsernes Pligter ogsaa omfatte Afmærkningen, tilfalde dem og beregnes af Tonnagen og saaledes ikke væsentlig adskille sig fra Litsenpenge. Iøvrigt opkræves ikke Fyrafgifter her til Lands ligesaa lidt som i adskillige andre europæiske Lande; derimod opkræves de i England og enkelte andre europæiske samt de fleste udeneuropæiske Lande. De kunne erlægges af alle Skibe for hver Rejse og hver Havn, der anløbes, eller kun af ladede, ikke af ballastede Skibe, kun i den eller de to første Havne, der anløbes paa hver Rejse, eller indtil et vist Antal Gange i Løbet af en vis Tid, f. Ex. et Aar, eller endelig kun i saadanne Havne, hvor der findes Fyr eller Lodserier, ikke i saadanne, hvor der ingen findes. Eller de kunne, som i England og Indien, erlægges for hvert Fyr eller anden Afmærkning, der paa hver Rejse passerer indenfor dets Lyscirkel eller Synsvide af Skibet, idet hvert af disse Fyr, Bøjer, Vagere har sin egen Taxt. Afgiftens Beregning sker naturligst paa Grundlag af Re-

gistertonnagen som Maal for Skibets Værdi og Fortjeneste. Der kan dog ogsaa være en fast Taxt pr. Skib, enten ens for alle Størrelser eller forskellig for Tonnager imellem givne Grænseværdier. Man har endvidere enkelte Steder fastsat en forskellig Taxt for Sejlskibe og Dampskibe (Mexiko), Skibe i udenrigsk Fart og i Kystfart eller Skibe i Fart paa Steder udenfor og indenfor en vis Zone (Argentina) eller f. Ex. for Fragtdampere og Postdampere osv., og der opkræves undertiden halv Afgift i alle Havne, der anløbes efter den første paa hver Rejse, eller af Skibe i Ballast. I England betales for hvert af de »almindelige« Fyr, som henhøre under Trinity House og lignende Institutioner i Skotland og Irland, et vist Beløb pr. R. T. og for de »lokale« Fyr, der sortere under Kommunerne, hyppigt et fast Beløb pr. Skib, ens eller forskelligt efter dettes Størrelse. Som et Kuriosum kan endelig tilføjes, at man foruden at fastsætte Afgiften efter Skibenes Drægtighed har beregnet et Tillæg for hver Meter af Fyrets Højde (Pernambuco), et theoretisk ikke ubilligt Princip, og at man et andet Sted i Brazilien (Rio Grande do Sul) forøgede Fyrafgifterne for deraf at kunne yde Bidrag til Slaveriets Ophævelse og Ophjælpning af Immigrationen, altsaa ikke egentlig til Forbedring af Farvandenens Afmærkning.

Af andre til særlige Øjemed bestemte Afgifter, som opkræves i forskellige Havne, nævnes Redningsafgift, der til Vedligeholdelse af Redningsvæsenet erlægges af Tonnagen, og Sundhedsafgift, Visitationsafgift, Karantæneafgift eller Hospitalspenge — ogsaa kaldet »syge Sømænds Fond« —, der fastsættes paa forskellige Maader. Uafhængigt af

om et Skib har Sygdom ombord og gaar i Karantæne eller ej, afkræves der det hyppigt en Sundhedsafgift pr. R. T., maaske forskellig efter Afgangstedets Beliggenhed indenfor visse Zoner (Frankrig) eller for de første Tons op til en vis Grændse, for de næste op til en anden Grændse osv. (Tyrkiet), eller nogle Steder pr. Hoved af de ombordværende (Kanada, Brasilien) eller med et fast Beløb pr. Skib, ens for alle Skibe eller forskelligt efter deres forskellige Takkelage (St. Thomas). For Skibe i Ballast eller Kystfart er Taxten undertiden reduceret. For saa vidt Lægevisitation gentagne Gange finder Sted, betales for hver Gang enten et fast eller et efter Skibets Størrelse eller maaske Takkelage (Dansk Vestindien) bestemt Beløb, og en Lægevisitation er mange Steder obligatorisk. For saa vidt Skibet er karantænepligtigt, maa det yderligere erlægge andre Afgifter, et vist Beløb pr. Ton, for hver Dag det henligger ved Karantænestationen, et vist andet Beløb i Forhold til dets Størrelse for dets Desinfektion, andre fastsatte Beløb for Desinfektion af 100 Kg. af forskellige Varer, hvoraf Ladningen bestaar, for Underhold og Desinfektion af Kvæg, for Vagthold osv. I Reglen betales Passagerers Ophold paa Karantæneanstalten af dem selv med faste Beløb pr. Dag for 1., 2. og 3. Klases Passagerer, men undertiden paahviler dog ogsaa denne Afgift Skibet, for hvilket maaske et vist Maximum af Karantæneafgifter er fastsat pr. R. T. En Del Steder betaler dog Staten eller Kommunen Desinfektionen af baade Skib, Ladning og Passagerer m. m., saaledes som her til Lands, hvor, ifølge Lov af  $\frac{2}{7}$  1880 om smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget, baade Lægesyn, Rensning af Skib, Vagthold og Ophold

i Karantæneanstalten afholdes af Statskassen. Forskellige, i Forbindelse hermed staaende, mindre Afgifter, som opkræves enkelte Steder, saasom Tolkafgift for en Tolks Assistance for den visiterende Læge, eller Afgift for Udfærdigelse eller Paategning paa Sundhedspas, Karantænebevis osv., skulle ikke nærmere berøres.

Havnepolitipenge for Vedligeholdelse af et særskilt Politi for Havnen opkræves bl. a. i Christiania af ethvert udgaaende Skib med et vist Beløb pr. Ton, større for Skibe, der have været oplagt end for saadanne, der ikke have været det, eller i Kanada (Montreal, Quebec) pr. R. T. en eller to Gange aarlig, henholdsvis for mindre eller større Skibe. Havnemester- eller Havnekaptajnspenge svares maaske med et fast Beløb pr. Skib eller f. Ex. i Hamburg (egentlig Lodsafgift som ovenfor anført) efter Dybgaaendet eller i dansk Vestindien efter Drægtigheden eller i Kanada med givne Beløb, forskellige for Skibe, hvis Drægtighed ligger imellem forskellige Grændser. Broaabningsafgift erlægges, for hver Gang Broen aabnes, med et fast Beløb, ens for alle Skibe eller varierende efter Størrelsen af disse, f. Ex. med Masteantallet (Knippelsbro i København) eller Tonnagen osv. Fortsportler erlægges i dansk Vestindien efter Takkelagen, Opmudringsafgift i Santos pr. Ton af Ladningen. Konsulatafgifter betales ifølge Lov af <sup>11</sup>/<sub>4</sub> 1893 af danske Handelsskibe i udenrigsk Fart halvaarlig pr. R. T. med omtrent 3 Gange saa meget for Dampskibe som for Sejiskibe. Dampskibs-Inspektionspenge betales kun af nationale Skibe, maaske en eller to Gange aarlig, med et vist Beløb pr. R. T. eller pr. Skib, ens eller forskelligt for forskellige Tonnager; ifølge Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af <sup>21</sup>/<sub>3</sub> 1875 er Taxten

hertillands forskellig for Skibe mindre og større end 100 R. T. Undtagelsesvis opkræves Vandafgift pr. R. T., enten Skibet indtager Vand eller ej (Mexiko, Venezuela), Klareringsafgift med et fast Beløb pr. Skib for Udfærdigelsen og maaske Stempling af Afgangscertifikat osv. Men disse og mangfoldige lignende Afgifter skulle i denne Sammenhæng heller ikke nærmere behandles.

Som kært Barn har mange Navne, svares der under mange forskellige Betegnelser i Udlandets Havne Skibs- eller Tonnage-Afgifter, dels til Staten og dels til Provinserne eller Kommunerne. Som almindelig Regel ere alle Flag, med Undtagelse af uprivilegerede Nationers, ensstillede, og væsentlig kun som et Kuriosum kan det nævnes, at i enkelte halvt civiliserede Stater (Asia-tisk Tyrki, Japan) har man paalagt nationale Skibe Tonnageafgifter, for hvilke fremmede Skibe ere fritagne. For saa vidt Afgiften tilfalder Staten, opkræves den kun i 1 Havn paa hver Rejse eller kun 1 Gang i Løbet af 1, 3, 6 eller 12 Maaneder. Ankringspenge (tassa d'ancoraggio), droit de péage i franske Havne, Flodpenge, Havnepenge og Dokpenge, der i engelske Havne skelnes fra hine ved kun at ramme Skibe, som indgaa i Dokkerne og ikke saadanne, som forblive i Yderhavnen eller paa Floden, Kaj- eller Molepenge osv. ere alle Skibs- eller Tonnage-Afgifter. De erlægges med givne Beløb enten pr. R. T. eller pr. Skib, enten ens for alle Tonnager eller forskelligt for Tonnager imellem givne Grændser. De kunne være ens eller forskellige for ladede og for ballastede Skibe, for Skibe, der indgaa med Ladning og udgaa med Ballast, indgaa med Ballast og udgaa med Ladning eller baade indgaa

og udgaa med Ballast, for Skibe, der losse eller lade i Havnen, og for Skibe, der ikke foretage saadanne Operationer, for indgaaende og for udgaaende Skibe, for Dampskibe og for Sejlskibe, for indenrigsk og for udenrigsk Fart eller for Skibe i Fart paa Pladser indenfor forskellige nærmere bestemte Zoner, faa (2—3 i franske eller italienske Havne) eller mange (3—7 i engelske Havne). Undtagelsesvis kunne de opkræves pr. Meter af de ved Kaien liggende Skibes Længde (Brasilien), pr. Hoved af de ombord i Passagerskibe værende Passagerer (Italien), forskelligt for nationale Skibe byggede efter europæisk eller national Type (Japan). For at opnaa særlige Øjemed kan man ogsaa i visse Tilfælde give visse Skibe særlige Begunstigelser; for at ophjælpe Dampskibsfarten paa Øerne har man saaledes flere Steder i Vestindien kun krævet Afgift af Sejlskibe, ingen af Dampskibe, eller man har behandlet de sidste ligesom Sejlskibe i Ballast, der erlægge mindre i Afgift end Sejlskibe med Ladning.

Medens ved disse Afgifter Tiden, hvori et Skib henligger i Havnen, ialfald indenfor en vis Grændse, ingen Betydning har, indgaar dette Tidsmoment derimod i Beregningen af andre Afgifter, betegnede som Molepenge, Bolværkspenge osv., der erlægges med et vist Beløb pr. R. T. eller pr. Skib pr. Dag, pr. Uge eller pr. Maaned, maaske med forskellig Størrelse indenfor og ud over et vist Tidsrum. Det samme gælder den Skibsafgift, der under Navn af Overligelsesafgift eller Extra Dokpenge erlægges pr. R. T. og pr. Uge af Skibe, der henligge i Havnen udover en bestemt Tid, saasom 6 Uger eller 2 Maaneder.

Ligeledes kunne Varerne, hvoraf Ladningen bestaar,

og som ifølge Sagens Natur som Regel ikke have nogen Indflydelse paa Skibsafgifterne, dog i enkelte Tilfælde bestemme Modifikationer af disse. Det er saadanne Modifikationer, der i engelske Havne betegnes som Differential-Taxter for Dok-Tonnageafgifterne. Ballast, der jo i Virkeligheden ogsaa er en Vare, betinger saaledes hyppigt Frihed for Skibsafgift eller Moderation, og det samme gælder undertiden ligeledes Kul-Ladninger, Skibe for udgaaende med Salt eller Frugt (Vestindien) osv. Men dette danner Overgangen til de egentlige Vareafgifter, hvoraf Tolden som bekendt er den vigtigste; dog skal den ikke nærmere berøres i denne Forbindelse, medens Vareafgifterne til Havnen senere ville blive omtalte.

Hertillands har man fulgt den rigtige Vej i Tidens Løb mere og mere at sammenfatte de under forskellige Navne opkrævede Skibs- og Vareafgifter til enkelte, saa meget større Hovedafgifter. Maalet er jo dog ved dem alle det samme, *o*: at beskatte Skibet og dets Ladning. Og om det end maa indrømmes, at der efter de forskellige Tjenester, der ydes, eller Fordringer, som findes tilfredsstillede, theoretisk talt bør beregnes Afgift efter forskellige Principer (Længde; Længde og Dybgaaende; Brede og Dybgaaende; Længde, Brede og Dybgaaende; Registertonnage; Bestuvning), vil dette dog medføre en saa stor Uensartethed og Forvirring, saa meget extra Arbejde og Beregning, at en mere ensartet Beskatning i Reglen vil være at foretrække for alle Parter, ikke mindst for Rhederen, der ellers vil finde den i alle Tilfælde besværlige Opgave forud at beregne de Udgifter, hans Skib vil have at bære, næsten uoverkommelig; for ham kommer det



i Reglen mere an paa. at Afgiften let og sikkert kan bestemmes, end om den er en Ubetydelighed større eller mindre. Det er dog indlysende, at der altid maa skelnes mellem de Afgifter, der tilfalde Staten, og dem, der tilfalde Kommunerne, mellem dem, der paalægges Skibet, og dem, der svares af Varerne, og der bliver derfor mindst fire forskellige Klasser.

Ved Forordning af  $\frac{1}{2}$  1797 om Tolden og Købstad-Konsumtionen bleve saaledes forskellige af Staten oppebaarne Afgifter slaaede sammen, nemlig Skibsafgifterne  $\text{:}$  Lastepenge, Acciselastepenge, Stemplet-papirpenge, Skriverpenge osv., alle under Navn af Lastepenge, og Vareafgifterne  $\text{:}$  indgaaende, udgaaende, mellemrigs, indenrigs Told, Konsumtion, Accise, Rekognition, Stemplet-papirpenge, Skriverpenge osv., alle under Navn af Indførsels-, Udførsels-, Transit-Told og Konsumtion. Derimod bibeholdtes de Købstæderne eller særlige offentlige Institutioner tilfaldende Fyrpenge, Ringepenge, Havne- og Bropenge, Accise osv., hvis Opkrævning dog paalagdes Toldkassererne, og de Told- og Konsumtionsvæsenets Betjente tilfaldende Sportler. Ved senere Forordning om Told- og Skibsafgifterne af  $\frac{1}{5}$  1838 og Plakat af  $\frac{13}{15}$  1844 modificeredes Tariferne noget. Lastepenge opkrævedes saavel for Indgaaende som Udgaaende efter den af det lossede eller ladede Gods bestuede Drægtighed, forskelligt for Skibe i forskellig Fart, lige fra 8  $\beta$  til 1 Rdl. 64  $\beta$  pr. bestuvet Kommercelæst, henholdsvis for indenrigsk og transatlantisk Fart. Fyrafgift beregnedes til 16  $\beta$  pr. Kommercelæst af Skibets fulde Drægtighed og lige-

saa meget til af den med losset eller ladet Gods bestuede Drægtighed for udenrigsk, men kun 3  $\beta$  pr. Kommercelæst af den fulde Drægtighed for indenrigsk Fart, forudsat at Skibet paa dets Rejse havde passeret et Fyr. Af Sportler erlagdes Skibsklareringsportler med 3  $\beta$  og 8  $\beta$  pr. Kommercelæst af Skibets fulde Drægtighed, henholdsvis for indenrigs og udenrigs Fart, og kun i visse Tilfælde af den af det lossede eller ladede Gods bestuede Drægtighed; Skibsmaalingsportler med 10  $\beta$  pr. Kommercelæst for fuldstændig Maaling og 5  $\beta$  for Ommaaling; og Varesportler med 6  $\%$  af Toldens og Konsumtionens Beløb, men 4—16  $\beta$  pr. Stk. af Kreaturer. Endelig var Indførselstolden fastsat efter Netto- og Transitolden efter Brutto-Vægten, som naturligt er medens Udførselstolden, der kun omfattede enkelte Varer, navnlig Kvæg og Heste, Huder, Uld og Haar, og gamle Metaller, beregnedes efter Stk. eller Netto-Vægten.

Ved Lov af  $\frac{7}{2}$  1851 ophævedes Konsumtionen for Købstæderne og Aaret efter for København. Ved Lov af  $\frac{8}{2}$  1854 ophævedes Lastpenge for indenrigs Fart, medens de for al udenrigs Fart fastsattes til 48  $\beta$  pr. Kommercelæst af den fulde Drægtighed eller undtagelsesvis, for visse Slags Ladninger, af det bestuede Rum. Endelig blev ved Lov om Told- og Skibsafgifterne af  $\frac{1}{7}$  1863 baade Lastpenge, Fyrpenge og Skibsklareringsportler m. m. slaaet sammen til en enkelt Afgift, Skibsafgiften, som erlagdes saavel ved Ind- som ved Udgaende for hver af det lossede og ladede Gods bestuuet Kommercelæst med 8  $\beta$  for indenrigs og 48  $\beta$  for udenrigs Fart, dog med

Fritagelser for transiterende Varer, for Mellemrigsfart mellem danske og svenske Sundbyer, for Fart indenfor samme Tolddistrikt osv. Samtidig blev af Vareafgifterne Udførselstolden ophævet, Transittolden fastsat til 16  $\rho$  pr. 500  $\text{R}$  Brutto, men med Fritagelse for en stor Mængde Varer, og Indførselstolden fastsat efter Vægt, i Reglen Netto-, eller Maal eller Stk., kun rent undtagelsesvis efter Værdi (10  $\%$ ). Skibsafgiften, den eneste tilbageblevne, af Staten oppebaarne Afgift af Skibet, blev ved Lov af  $\frac{16}{6}$  1879 ophævet for Indenrigsfart tilligemed Fart paa Kolonierne, Mellemrigsfart mellem danske og svenske Sundbyer, og Fiskerifart; ved Lov af  $\frac{1}{1}$  1887 blev den ophævet for Udgaende, for endelig ved Lov af  $\frac{31}{3}$  1891 fuldstændigt at afskaffes fra det Tidspunkt, da Københavns Frihavn aabnedes for Drift, d.  $\frac{11}{11}$  1894.

Medens Afgifterne til Staten saaledes ere blevne simplificerede eller ganske ophævede, svares der vedblivende her i Landet forskellige Skibsafgifter saavel som Vareafgifter til Havnene eller Kommunerne. De i Københavns Havn for Anlæg ved privat eller offentligt Bolværk opkrævede Bolværkspenge, der i 1827 vare bestemte til 12  $\rho$  pr. Læst om Sommeren og det dobbelte om Vinteren, bleve ved Forordning af  $\frac{12}{2}$  1834 fastsatte til 16  $\rho$  pr. Læst for de første 3 Uger og 12  $\rho$  pr. Læst for hver efterfølgende 3 Uger, Fartøjet henligger ved Bolværket. Pramme og Baade nøde dog nogen Modifikation, og for Vinterliggere skulde der kun betales to Gange Bolværkspenge i Tiden fra 1. Novbr. til 31. Marts. Medens herved den fulde Drægtighed lagdes til Grund for Beregningen, blev dette ved Bekendtgørelse af

<sup>21</sup>/<sub>12</sub> 1878 forandret derhen, at Skibe, der henlaa ved Havnevæsenets Bolværker mindre end 7 Dage, kun skulde betale efter Bestuvningen af det lossede eller ladede Gods, men dog aldrig af mindre end <sup>1</sup>/<sub>3</sub> af den fulde Drægtighed eller af mere end denne. Ifølge Frihavnsloven af <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1891 skulde Bolværkspenge opkræves i Frihavnen ligesom i den gamle Havn men indgaa i Frihavnsselskabets Kasse. — Pælepenge for Lossen og Laden ved Københavns Havnevæsens Duc d'Alber, der ved Resolution af <sup>11</sup>/<sub>2</sub> 1827 vare fastsatte til 6 β om Sommeren og 12 β om Vinteren pr. Læst af det lossede eller ladede Gods, bleve ved Bekendtgørelse af <sup>29</sup>/<sub>10</sub> 1877 nedsatte til 6 β pr. Læst ogsaa om Vinteren. — Havneafgift i Københavns Havn skulde ifølge Lov af <sup>31</sup>/<sub>2</sub> 1864 erlægges af Skibets Bestuvning ved Indgaaende, men af dets Drægtighed ved Udgaende, saaledes at der af den indgaaende Indenrigsfart intet betaltes men af den indgaaende Udenrigsfart 40 β pr. udlosset Læst, og af den udgaaende Indenrigsfart 4 β pr. Læst men af den udgaaende Udenrigsfart 16 β pr. Læst eller 8 β pr. Læst, eftersom der inkladedes mere eller mindre end Halvdelen af Drægtigheden. Modifikationer heri indførtes ved Bekendtgørelse af <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1865, hvorefter Skibe i Fart paa den svenske Sundkyst for Udgaende kun skulde betale 4 β pr. Læst af Drægtigheden, ballastede og havarerede Skibe i Udenrigsfart ligeledes for Udgaende kun 8 β pr. Læst af Drægtigheden, og Skibe, der ladede eller lossede udenfor Toldbodbommen uden at have Anlæg ved Bolværk, Pæle o. desl., saavel for Ud- som for Indgaaende kun af det inkladede eller ud-

lossede Gods. Den ved samme Bekendtgørelse tilstaaede Afgiftsfrihed for Baade af mindre end 2 Læster i Indenrigsfart blev ved Bekendtgørelse af <sup>12</sup>/<sub>4</sub> 1873 udvidet til Baade af indtil 10 Tons i Indenrigsfart eller Fart paa Steder i Helsingborg, Landskrona, Malmø og Trelleborg Tolldistrikter. Ved Lov af <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1874 bleve alle Sejlskibe i Fart paa Havne paa Slesvigs Østkyst eller de svenske Sundhavne ligestillede med Skibe i Indenrigsfart, og ved Lov af <sup>29</sup>/<sub>3</sub> 1879 bleve disse ganske fritagne for Havneafgift saavel som Broafgift for Passage gennem Knippelsbro. Under <sup>11</sup>/<sub>5</sub> 1883 udkom Bekendtgørelse om Nedsættelse af Afgiften for Indgaaende fra 40  $\rho$  til 10  $\rho$  pr. udlosset Læst af Transitvarer, der ere ankomne udenrigsfra for at omlades til direkte Befordring til Udlandet, og ved Frihavnsloven af <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1891 bleve saadanne Varer ganske fritagne for Afgift. Samtidig blev Afgiften for Udgaaende ophævet og, i den gamle Havn, for Indgaaende af alle Skibe i udenrigsk Fart nedsat til 30 Øre pr. udlosset R. T., bestemt efter Toldvæsenets Bestuvningsreglement, medens der i Frihavnen ingen Havneafgift skulde erlægges undtagen for Varer, der indførtes derfra til Indlandet. Idet denne Forandring ved Frihavnens Aabning d. <sup>11</sup>/<sub>11</sub> 1894 traadte i Kraft, blev efter Bekendtgørelse af <sup>30</sup>/<sub>10</sub> 1894 Havneafgiften, der nu var svundet ind til kun at opkræves i den gamle Havn for Indgaaende af Skibe i udenrigsk Fart, fuldstændig omsat til en Vareafgift, beregnet pr. Vægt, Maal eller Stk. paa Grundlag af det Rumfang, som hver Varesort bestuver, svarende til den fastsatte Afgift af 30 Øre pr. R. T. Den tidligere af Varer erlagte Acciseafgift,

der tilligemed Accise af Skibe var fastsat ved Toldforordning af  $\frac{26}{11}$  1768 og bibeholdtes, efterat Skibsaccise tillige med Vinterhavnepenge og visse Pælepenge ved Resolution af  $\frac{18}{5}$  1825 vare ophævede imod et fast, aarligt Vederlag af Toldkassen til Havnen, tilfaldt oprindelig Københavns Kommune med Halvdelen og Havnen med Halvdelen; men efterat Kommunen i 1864 havde afstaaet sin Andel til Havnekassen, opkrævedes den udelukkende til Fordel for denne. Ifølge Bekendtgørelse af  $\frac{13}{6}$  1864 (jvnf.  $\frac{3}{10}$  1874) om Tarif for Accisen skulde den svares paa samme Maade som Indførselstolden enten pr. Vægt — fra 1  $\beta$  til 28  $\beta$  pr. 100  $\mathbb{R}$  —, pr. Maal, pr. Stk. eller med  $\frac{1}{100}$  af Værdien, saaledes at den gennemsnitlig var noget over 1  $\%$  af Tolden. Fra 1879 var imidlertid denne Afgift bortfalden, efterat den fra c. 75,000 Kr. om Aaret var steget til det dobbelte.

Ved den fra  $\frac{1}{10}$  1899 i Kraft traadte, femaarige Taxt for Benyttelsen af Københavns Havnevæsens Bolværker, Bøjer og Pæle ere de tidligere Afgifter i flere Henseender væsentligt forandrede. Der skal herefter for hver paabegyndt Maaned af Skibets fulde Drægtighed erlægges i Bolværks- eller Pælepenge 6 Øre pr. R. T. og af den af losset eller ladet Gods bestuede Drægtighed i Vareafgift 10 Øre pr. R. T., naar Skibet ligger ved Bolværk, men 5 Øre pr. R. T., naar det ligger ved Bøjer eller Pæle. Dog betale Stenbaade, Lægtene o. desl. kun for Bolværksanlæg 5 Øre pr. R. T., bestuvet af losset eller ladet Gods, Fiskefartøjer 8 Øre pr. R. T. af den fulde Drægtighed og Tømmerflaader uden Hensyn til Liggetiden 16 Øre pr. Ton af den fulde Tonnage, medens finske

Trælastskibe extra for hvert Ophold i Havnen, uden Hensyn til dettes Varighed, betale 8 Øre pr. R. T. af den fulde Drægtighed. Fritagne for al Afgift ere bl. a. Fartøjer af indtil 4 Tons Drægtighed og danske Sejlskibe paa indtil 30 Tons, Lægtene osv., naar de ikke have direkte Anlæg ved Bolværk, Bojer eller Pæle, men ligge paa Ydersiden af andet Skib. Denne Taxt. der gælder saavel den gamle Havn med Toldboden som Frihavnen, betegner, ved Indførelsen af en almindelig Vareafgift, saa at sige en Tilnærmelse til de provinsielle Havne- og Brotaxter. Bolværkspengene ere vel nedsatte til imellem Halvdelen og Trediedelen af tidligere, men Vareafgiften, der tidligere kun omfattede den indgaaende Udenrigsfart i den gamle Havn, er udvidet til at omfatte al den i begge Havne ind- og udgaaende Trafik.

I danske Provinshavne opkræves til Fordel for Havnekassen under Navn af Havne- og Bropenge baade Skibsafgifter og Vareafgifter. Taxterne ere i Virkeligheden kun lidet forskellige for forskellige Havne, ialfald i deres Hovedtræk, og det vil til Oplysning om, hvorledes de i Tidens Løb have udviklet sig, være tilstrækkeligt at betragte Forholdene paa et enkelt Sted. Som den største og vigtigste kan Aarhus Havn passende vælges til Exempel.

I den første Halvdel af det 18. Aarhundrede vare Havnens Indtægter kun smaa. De oppebares af Havneinspektionen, en af 5 Medlemmer bestaaende Forsamling, og omfattede Havne- og Bropenge, Kanal- og Bolværkspenge samt Accise. Havnepenge opkrævedes ifølge Forordning af  $\frac{29}{4}$  1684 af Færge-smakkerne til og fra Kallundborg med 12  $\beta$  pr. Rejse

og Bropenge af hver Hest eller Hornkvæg med 4  $\beta$  og hvert Faar eller Svin med 1  $\beta$  saavel ved Indførsel som Udførsel. Kanal- og Bolværkspenge erlagdes ifølge kgl. Bevilling af  $\frac{1}{3}$  1735 af alle udenbys Skibe, som lossede eller ladede, med 6  $\beta$  pr. Læst af Drægtigheden. Endelig tilfaldt der Havnen som dens Andel  $\frac{1}{4}$  af den aarlig oppebaarne Accise.

Da disse Indtægter, der tilsammen beløb sig til mindre end 190 Rdl. om Aaret, ikke fandtes tilstrækkelige til Havnens Vedligeholdelse, ansøgte der i flere Aar om Tilladelse til efter en i 1741 foreslaet Taxt at opkræve Afgift af Skibene efter deres Drægtighed og af Korn og andre Købmandsvarer, og d.  $\frac{1}{6}$  1745 blev denne, Byens første virkelige Havne- og Brotaxt, eller som den kaldtes »Bevilling paa Havne-, Bro- og Passagepenge«, stadfæstet af Kongen. Foruden de tidligere opkrævede Afgifter skulde der herefter erlægges i Havnepenge en Vinterlejeafgift af 16  $\beta$  af udenbys og 8  $\beta$  af indenbys Skibe pr. Læst af Drægtigheden og desuden for hver Rejse af indenbys Skibe 2  $\beta$  pr. Læst. Endvidere skulde der i Bropenge af visse, under ialt 15 Positioner opførte, indgaaende Varer, saasom Stenkul, Jern, Tømmer, Vin og Brændevin, alle Slags Kornvarer osv., betales efter Taxt for hver især enten efter Vægt, Maal eller Stk., medens der af visse andre, under 12 Positioner opførte, udgaaende Varer, saasom Flæsk og Ost, Huder og Skind, Smør, saltet Kød, Rugmel, hjemmegjorte Manufakturvarer osv., betales paa samme Maade eller efter Værdien (0,3—0,8  $\frac{0}{0}$ ). Det kan herved lige bemærkes, at af udgaaende Varer vare københavnske Manufakturer fritagne for Af-



gift og Uld eller Kalvehaar kun afgiftspligtige, forsaavidt de udførtes til Udlandet. Endelig skulde der af Vogne, som indkom eller udgik med Færgesmakke eller andet Fartøj, erlægges Passagepenge med 4—8  $\rho$  pr. Stk. Af disse og de fra ældre Tid bestaaende Afgifter opkrævede Havnefogden Havnepenge af Færgesmakkerne og Kreaturafgift for de af disse befordrede Kreaturer tilligemed Passagepenge af Vogne, medens de egentlige Havne- og Bropenge oppebares af en af Havneinspektørerne.

Det var udtrykkelig fastslaaet, at Afgifter efter den saaledes approberede Taxt kun maatte opkræves foreløbig, indtil Havnen og dens Bolværker var sat i fuldkommen Stand og dens Laan afbetalte. Men paa Grund af Skibsfartens Hensygnen indtraadte dette aldrig. I 1774 oplystes det saaledes, at Havneindtægterne kun vare c. 700 Rdl. aarlig og ikke tilstrækkelige til Vedligeholdelse og Laanenes Afbetaling, og der ansøgte derfor — som allerede forhen en Gang — om Tiiladelse til at opkræve Vareafgift for Udgaende af en Del tidligere frie Varer og en Passageafgift af alle ind- eller udgaende Passagerer af 4  $\rho$  pr. Hoved. Først efter Omordningen af Havnevæsenet i Købstæderne i 1798 blev imidlertid d.  $15/12$  1799 en ny Havne- og Brotaxt approberet af Kongen, og fra 1800 traadte denne i Kraft. Overensstemmende hermed paalagdes det Toldkassereren, uden nogen Betaling hverken af Handlende eller Skippere, at opkræve Havne- og Bropenge og aflevere det indkomne til Havnekommissionen, idet det allerede nogle Aar tidligere ved Lov af  $1/2$  1797 om Tolden og Købstad-Konsumtionen var overdraget

Toldkassererne at oppebære disse og andre Havneafgifter »paa det at de Handlende og Søfarende ikke skulle opholdes og at intet mer, end det Befalede, skal kunne affordres dem.

Havnepengene eller, som de benævnedes, »Bolværks-, Kanal- og Havnepengene» vare de samme som i den tidligere Taxt, kun skulde der yderligere af udenbys Skibe, hver Gang de indkom for at losse eller lade, eller naar de indkom ballastede for efter Oplosning af Ballasten at reparere, erlægges henholdsvis 6  $\beta$  og 4  $\beta$  pr. Læst, og af udenbys, ikke til Læstedrægtighed ansatte Baade, der indkom fra Samsø, Mols, Helgenæs, for hver Gang 3  $\beta$  eller 4  $\beta$  efter Størrelsen, medens Færgesmakkerne for hver Rejse i Stedet for 12  $\beta$  skulde erlægge ved Udgaaende 16  $\beta$ . Derimod vare Bropengene vel i Hovedsagen bibeholdte uforandrede for de samme Varer som tidligere —, dog med betydelige Nedsættelser for udgaaende Skind og hjemmegjorte Manufakturvarer —, men et ikke ringe Antal flere Varer bleve samtidig afgiftspligtige. Taxten for Indgaaende kom saaledes til at omfatte 54 Positioner, den for Udgaaende 23 Positioner. Som ny tilkomne kan af de første eksempelvis fremhæves: Apothekervarer, Alenkramsvarer, alle Slags Kolonialvarer, Farvevarer, Isenkram, Stentøj osv., og af de sidste: Brændevin, Kornvarer, Træsko osv., idet det særlig bemærkes, at Uld og Kalvehaar, udført til Indlandet, kom til at svare en Afgift af 40 % af det for Udførsel til Udlandet fastsatte Beløb. Endelig vare Passagepengene for stort og smaat Kvæg det samme som tidligere, men for Vogne forhøjede med 50 %.

En særlig Varpeafgift paalagde Havnekommissionen kort efter Skibsfarten, idet Færgesmakkerne skulde erlægge 8  $\beta$  for hver Rejse og alle andre Skibe 2  $\beta$  pr. Læst, for hver Gang de benyttede en ved Havneindløbet anbragt Varpetrose.

Allerede den 28. 11 1806 approberede Kongen en ny Havne- og Brotaxt, som gennemgaaende var en Forhøjelse af de foregaaende. Bolværks- og Kanalpengene bestod af en Vinterlejeafgift af 10  $\beta$  pr. Læst af indenbys og 32  $\beta$  pr. Læst af udenbys Skibe og en enten for Ind- eller Udgaende opkrævet Afgift for hver Rejse af for indenbys Skibe 3  $\beta$  og 32  $\beta$  pr. Læst og for lossende eller ladende, udenbys Skibe 10  $\beta$  og 32  $\beta$  pr. Læst, henholdsvis for Fart paa Norge eller andet indenrigsk Sted og for udenrigsk Fart. Endvidere skulde Færgesmakkerne betale 20  $\beta$  og Baade, der ikke vare ansatte til Læstedrægtighed, 10  $\beta$  pr. Rejse, medens udenbys Skibe, der kun indkom for at reparere, maatte erlægge 6  $\beta$  pr. Læst, og Fartøjer, der byggedes eller toges paa Land, 32  $\beta$  eller 48  $\beta$  pr. Læst, eftersom de vare indenbys eller udenbys. Bropengene omfattede nu for Indgaaende 92 og for Udgaende 87 Positioner, idet der for de fleste Varer var angivet en Sats for Indgaaende og en anden for Udgaende, den sidste næsten i alle Tilfælde halv saa stor som den første. Afgiften for Indgaaende var f. Ex. for Stenkul 2  $\beta$  pr. Td., Jern 8  $\beta$  pr. Sk.  $\mathfrak{R}$ , Trælæst 10  $\beta$  pr. Læst, Kornvarer 2  $\beta$  pr. Td., Kolonialvarer 2  $\beta$ , Farvevarer 3  $\beta$ , fremmede Alenkramvarer 4  $\beta$  pr. 100  $\mathfrak{R}$ . Isenkramvarer 16  $\beta$  pr. Sk.  $\mathfrak{R}$ , Vin og Brændevin 20  $\beta$  pr. Oxehoved, Apothekervarer og enkelte andre Varer  $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{10}$  af

Værdien osv.; for Lig og Ligsten var Afgiften 32  $\beta$  pr. Stk. Endelig vare Passagepengene, for hvad der ind- eller udgik i Færgefarten paa Kallundborg, for Vogne 8  $\beta$  eller 16  $\beta$  pr. Stk. og for stort Kvæg 8  $\beta$ , for smaat 2  $\beta$  pr. Stk.

Naar undtages, at der ved Tillæg til Havne-reglement af  $10\frac{1}{2}$  1816 indførtes en Overliggelsesafgift af 16  $\beta$  maanedlig pr. Læst for udenbys Skibe, naar de, uden at være tvungne af Vejrliget og uden at reparere eller ligge i Vinterleje, havde henligget 1 Maaned i Havnen, forblev Taxten af 1806, med enkelte Smaaforandringer i Vareafgifterne men iøvrigt uforandret, gældende i adskillige Aar. Forslag i 1812 af Havnekommissionen om en Forhøjelse af Satserne, saa at Havnens Indtægter kunde fordobles, og i 1822 af General Toldkammer- og Kommerce-Kollegiet om en ny Taxt med betydelige Nedsættelser, eftersom Havnens Gæld da var afbetalt, førte ikke til noget Resultat. Men efterat Forordningen om Told- og Skibsafgifterne af  $1\frac{1}{5}$  1838 var traadt i Kraft, følte Ønskeligheden af nye Havnetaxter for Provins-havnene, saa at Positionerne deri kunde bringes i Overensstemmelse med den nye Toldtarif. For at disse Taxter med Hensyn til Formen kunde affattes saa vidt muligt ens for de forskellige Havne, udsendte det kongl. General Toldkammer- og Kommerce-Kollegium i Begyndelsen af 1839 til Havnebestyrelserne et Udkast, hvori væsentlig kun Afgifternes Størrelse skulde udfyldes, idet det indskærpedes, at kun Varer af Betydning burde ansættes til særlig Sats, og at der ved Forslagets Affattelse burde tilstræbes, at Havnekassens Indtægter saa vidt muligt forbleve

uforandrede. Navnlig af Hensyn til den af Kollegiet foretagne aarlige Revision af Regnskaberne over de af Toldkassererne oppebaarne Havne- og Bropenge ansaas det fornødent, at de samme specielle og almindelige Positioner fandtes i alle Taxterne. Og da Regeringen ogsaa senere stedse har lagt Vægt herpaa, har Havne- og Brotaxternes Historie fra dette Tidspunkt i Hovedsagen været ganske ens for alle Landets Provinshavne.

I Løbet af Aaret indkom de forlangte Forslag til Kollegiet, hvorved man blandt andet fra Aarhus gjorde gældende, at for Tydeligheds Skyld saa mange Varer som muligt burde udskilles under særlig Sats, at for Simpelheds Skyld Afgiften for ind- og udgaaende Varer burde være ens og, i Overensstemmelse med den ældre Taxt, saa vidt muligt omtrent 1 % af Indførselstolden, at Afgiften vel i Almindelighed maatte beregnes af Bruttovægten, men at Nettovægten, hvor kun denne var anført paa Toldsedlerne, af praktiske Hensyn vilde være at tage til Følge, og at man i Skibsafgifterne ingen Forskel ønskede mellem ladede og ballastede Skibe og derfor ikke mente at kunne opkræve særlige Ballastpenge. Forinden de ny Forslag approberedes, var der imidlertid fra forskellig Side ytret Tvivl om de udsendte Skemaers Hensigtsmæssighed, idet man navnlig saavel i Ydernes som Opkrævernes Interesse anbefalede Simplifikation og færre specielle Positioner, og Følgen var, at Kollegiet i Midten af 1841 udsendte nye Skemaer. Det fastsloges herved som Hovedprincip, at alle Varer paa samme Sted saavidt muligt burde ansættes til samme Afgift, uden at der altsaa skulde lægges

væsentlig Vægt paa, om Afgiften kom til at staa i passende Forhold til Værdien, og det indskærpedes, at særlige Satser kun burde have for saadanne Varer, som Korn, Stenkul, Tømmer osv., hvoraf Havnekassen fik sine Hovedindtægter, og for saadanne, der som Klude, Ben, Glasskaar osv. paa Grund af særlig stor Vægt eller Rumfang i Forhold til Værdien ikke kunde bære den almindelige Afgift.

Paa Grundlag heraf blev da d.  $26/3$  1842 en ny Havne- og Brotaxt approberet til forsøgsvis at gælde i 2 Aar. Havnepengene, for Henliggen i Havnen indtil 6 Uger, vare fastsatte pr. Kommercelæst, forskelligt for indenbys og udenbys Skibe og for den Del af Drægtigheden, der er bestuvet med Varer, som losses eller lades, og den Del, der er tom, ballastet eller bestuvet med Varer, som ikke losses. Afgiften var henholdsvis 4  $\beta$  og 2  $\beta$  eller 10  $\beta$  og 5  $\beta$ , at erlægge saavel ved Ind- som Udgaende. Ikke til Læstedrægtighed brændte Baade skulde betale af 1 Læst. Forbisejlere, der losse eller lade mindre end  $1/4$  af Drægtigheden, skulde kun betale Bestuvningsafgift, og kun af hvad de losse eller lade, medens Havarister o. desl. havde at erlægge fuld Afgift, og Skibe, der ikke toldklarere, tilligemed Færgefartøjerne vare fritagne. Endvidere skulde der for Vinterleje fra d.  $15/12$  til d.  $15/3$  af udenbys Skibe erlægges 12  $\beta$  pr. Læst, af indenbys intet, og i Kølhalings- eller Reparationspenge 3  $\beta$  ugentlig pr. Læst samt Ballastpenge 3  $\beta$  pr. Læst Ballast, som losses eller lades. Under Vareafgifter, der vare ens for Ind- og Udgaende, var opført 47 særlige Positioner og 5 mere almindelige: Flydende Varer 5  $\beta$  pr. Td. eller

100 Fl., Vægtvarer 3  $\beta$  pr. 100  $\mathcal{E}$ , Maalvarer 2  $\beta$  pr. Td., Stykketalsvarer 10  $\beta$  pr. 100 Stk. og Rumfangsvarer 50  $\beta$  pr. 100 Kbfod. Fritagne vare Varer, der forblive uoplossede i Skibet, og Varer, der omlades, uden at Kajen benyttes dertil. Det var udtrykkelig fastsat, at den i Toldsedlerne anførte Vægt skulde benyttes ved Afgiftsberegningen, uden Hensyn til om det var Brutto- eller Nettovægten. For Skibe, tilhørende uprivilegerede Nationer vare de nævnte Skibs- og Vareafgifter at forhøje med 50  $\%$ .

En Del Forandringer foretoges imidlertid heri, forinden en endelig Taxt efter Udløbet af de to Aar approberedes til at gælde fra d.  $\frac{1}{5}$  1845. I Betragtning af den Sammenblanding af Skibs- og Vareafgifternes forskellige Opgaver, som en særlig Bestuvningsafgift betegner, udelodes denne og, uafhængigt af om Fartøjet er bestuvet, ballastet eller tomt, fastsattes en ensartet Afgift af den fulde Drægtighed saavel ved Ind- som Udgaende af 4  $\beta$  og 8  $\beta$  pr. Læst, henholdsvis for indenbys og udenbys Fartøjer. Medens Færgefartøjerne vedblivende vare fritagne for Skibsafgift, skulde udenbys Dampskibe i regelmæssig Fart betale som indenbys, og medens ikke maalte Baade ligesom tidligere skulde erlægge Afgift svarende til 1 Læsts Drægtighed, fritoges de, forsaavidt de hørte til Skibes Inventarium eller vare hjemmehørende i Tolddistriktet. Udenbys Fartøjer skulde for Henliggen over 6 Uger ved Udgaende betale forhøjet Afgift i Forhold til Overliggelsens Varighed. Endelig fastsattes Vinterlagspenge for indenbys Fartøjer til 6  $\beta$  og for udenbys til 12  $\beta$  pr. Læst, Kølhalings- eller Reparationsafgift til  $\frac{1}{2}$   $\beta$  pr.

Læst pr. Dag og Ballastpenge — i Stedet for af den indtagne eller udlossede Ballast, der vanskeligere maales — til 1  $\beta$  pr. Læst af Skibets fulde Drægtighed, som antoges i Reglen at være c. 3 Gange saa stor som den ballastede Drægtighed. Under Vareafgifter var optaget nogle flere særlige Positioner, saa at der ialt blev 84 saadanne, og til de almindelige Positioner, af hvilke Vægtvarer var forhøjet til 4  $\beta$  pr. 100  $\mathbb{B}$ , var kommet Værdivarer  $\frac{1}{2} \frac{0}{10}$  af Værdien. Medens Toldsedlerne, enten de angive Brutto- eller Nettovægten, stadig lagdes til Grund for Beregningen, og Varer, der forblive uoplossede i Skibet, vedblivende intet skulde betale, bleve Varer, der omlosses uden Kajernes Benyttelse, eller som paa Grund af Havari udlosses for atter at udføres, kun fritagne for at betale Vareafgift enten for Ind- eller Ud-gaaende.

Efterat der ved kgl. Plakat af  $\frac{21}{1}$  1846 var indrømmet Havariskibe Frihed for Skibs- og Vareafgifter, traadte atter d.  $\frac{1}{1}$  1849 en ny Havne- og Brotaxt i Kraft. Skønt i Hovedsagen ganske overensstemmende med den tidligere, afveg den dog derfra, ved at Overliggelsesafgiften for over 6 Ugers Henliggen saavel som Vinterlagspenge vare bortfaldne. Dampskibe skulde erlægge halv Skibsafgift og Skibe, der indkom for Modvind og Uvejr, fuld Afgift eller  $\frac{1}{2}$  Afgift, eftersom de indgik i Inderhavnen eller forbleve i Yderhavnen. Ved Vareafgifterne var den Forandring foretaget, at der efter de sex almindelige Positioner for »alle andre Varer« var føjet en, kun for indenrigsk Fart gældende, Sats for »meget sammensatte Stykgodsladninger« af 1 Rdl. pr. Kommercelæst, saaledes



at de enkelte Varers Beskaffenhed ikke mere behøvede at bestemmes, hvor Expeditionen vilde blive altfor meget opholdt derved. Varer, der, indbragte af Havariskib, atter udfortes af dette, vare, enten Kajen havde været benyttet eller ej, fritagne for Afgift, medens de, forsaavidt de udfortes af andre Skibe, kun skulde betale én Gang Afgift, ligesom Varer, der omlosses fra et Skib i et andet uden Brug af Kajen.

Reviderede Taxter traadte successive i Kraft d.  $\frac{1}{4}$  1853.  $\frac{1}{4}$  1857 og fra  $\frac{1}{4}$  1865 hvert femte Aars 1. April overensstemmende med Loven om Købstadkommunernes Styrelse af  $\frac{26}{15}$  1868. Ved disse mange Revisioner, hvoraf den sidste netop for nylig har fundet Sted, er der efterhaanden foregaaet forskellige Forandringer. Havnepengene, baade for Indgaaende og Udgaaende, der vare 4  $\frac{1}{2}$  og 8  $\frac{1}{2}$  pr. Læst for henholdsvis indenbys og udenbys Fartøjer, ere vedblivende for de første 4 Øre, men siden 1875 for de sidste 10 Øre pr. R. T. Og Baade under 4 Tons betale endnu Afgift som af 2 Tons, men ere fritagne, naar de høre til Inventarieret af et andet Skib eller ere hjemmehørende i Tolldistriktet. Letter (Lægter-) Fartøjer, der lægte Varer ind fra eller ud til Skibe udenfor Havnen, erlægge stadigt Afgift efter ovenstaaende, hver Gang de indkomme eller udgaa, uafhængigt af hvor hyppigt dette er, dog saaledes at det erlagte Beløb fradrages, naar det af dem betjente Skib indklarerer eller har udklareret og saaledes svarer Havnepenge; siden 1895 er der i Aarhus hertil føjet den særlige Bestemmelse, at Letterne, naar de ere hjemmehørende i Byen, skulle

være fritagne for Havneafgift. Hjælpefartøjer, der fra grundstødte Skibe midlertidigt overføre Ladningen til Havnen, ere siden 1865 fritagne for Afgift, medens Bugserfartøjer, der første Gang nævnes i 1870, altid skulle betale.

Fra 1865 indførtes den Tillægsbestemmelse, at intet Fartøj skulde erlægge Havnepenge for Indgaaende og for Udgaaende mere end 1 Gang i samme Uge, og fra 1890, at Skibe i regelmæssig Fart paa Udlandet kun skulde svare Afgift af  $\frac{1}{4}$  (nu  $\frac{1}{5}$ ) af Drægtigheden, naar det Gods, der losses eller lades, bestøver mindre end  $\frac{1}{6}$  (nu  $\frac{1}{5}$ ) af denne. Tidligere Bestemmelser til Fordel for Dampskibe, der ifølge Taxten fra 1853 kun skulde svare  $\frac{1}{2}$  Afgift og ifølge den fra 1857, forsaavidt de sejlede i regelmæssig Passagerfart, kun skulde svare  $\frac{1}{2}$  Afgift for første Rejse i hver Uge men  $\frac{1}{4}$  Afgift for hver følgende Rejse i samme Uge, saavel som om den i Taxten fra 1853 bibeholdte Afgiftsfrihed for Færgefartøjerne til og fra Kallundborg og særlige Begunstigelser for de kongelige Postdampskibe, der ifølge Taxten fra 1865, naar de mindst 3 Gange ugentlig indgik i Havnen, kun skulde betale 1  $\beta$  pr. Læst for Indgaaende og ligesaa meget for Udgaaende, bortfaldt alle fra 1870.

Medens Vinterlagspenge allerede tidligere vare bortfaldne, bibeholdtes Overliggelsesafgiften for udenbys Fartøyers Henliggen i Havnen udover 6 Uger i Tiden mellem d.  $\frac{15}{3}$  og  $\frac{11}{12}$ , idet denne Afgift først bestemtes til daglig  $\frac{1}{42}$  af Havnepengene for Ud-gaaende, senere til ugentlig 1  $\beta$  pr. Kommercelæst eller 1 Øre pr. Ton, i 1885 til 3 Øre pr. Ton og endelig til  $1\frac{1}{2}$  Øre pr. Ton; fra 1900 er dette udvidet

til ogsaa at omfatte Tiden fra  $13\frac{1}{12}$ — $14\frac{1}{3}$ , idet dog Afgiften for dette Tidsrum er nedsat til 1 Øre ugentlig pr. Ton. Kølhalingspenge og Ballastpenge, henholdsvis  $\frac{1}{2}$  Øre og 1 Øre pr. Ton af Skibets fulde Drægtighed for saavel indenbys som udenbys Skibe, ere i Tidens Løb bibeholdte uforandrede.

Med Hensyn til særlige Bestemmelser bemærkes, at uprivilegerede Nationers Skibe vedvarende have betalt Afgift med halv Forhøjelse. Men iøvrigt er der efterhaanden tilstaaet forskellige Fritagelser og Lempelser. Staten tilhørende Skibe, der foruden Splitflag føre Vimpel. samt Toldkrydsere og Vagerfartøjer, fremmede Orlogsskibe, Skoleskibe, Lystfartøjer, der høre til anerkendte Lystsejladforeninger, og Skibe, der anløbe for Kulforsyning til Skibsbrug, Proviantering, Sygdom etc., ere fritagne for Skibsafgift, Toldkrydsere, Vagerfartøjer og Lystfartøjer dog ikke for Kølhalings- og Ballastpenge. Fiskekvaser med aaben Brønd betale kun halve Havnepenge og Ballastpenge. men fulde Kølhalingspenge. Fartøjer, der indkomme for Søskade, erlægge Afgift af det Rum — eventuelt intet —, som er bestuvet af Varer, der losses til Forbliven paa Stedet eller indtages til Udførsel derfra, forsaavidt dette Rum er mindre end Halvdelen — i Taxten fra 1865 var det Fjerdedelen — af Drægtigheden, men ellers af den fulde Drægtighed. Fartøjer, der losse for at konservere Ladningen eller indkomme med uklare Pumper, betale Skibsafgift for Indgaaende og, efter de samme Regler som Skibe, der indkomme for Søskade, tillige Afgift — eventuelt ingen — for Udgaaende. Vrag af Skibe, strandede i Toldterritoret, og som indføres

for at sælges eller repareres, ere fritagne for Afgift for Indgaaende. Derimod betales fuld Afgift af Fartøjer, der for Modvind, Uvejr, Isgang o. desl. søge Havn.

Af Vareafgifternes mange Positioner ere snart nogle blevne forøgede og snart andre formindskede, uden at disse Variationer her nærmere skulle forfølges. Som Basis for Taxterne kunne Satserne for »alle andre Varer«, o: alle ikke under særlige Positioner opførte Varer, maaske tjene. Positionen for flydende Varer, 20 Øre pr. 30 Vrtlr., 4 Øre pr. 100  $\mathbb{B}$ , 10 Øre pr. 100 Flasker, bortfaldt fra 1875, og Positionerne for Maalvarer og Rumfangsvarer, henholdsvis 4 Øre pr. Td. og 1 Kr. pr. 100 Kbfd., bortfaldt fra 1865. Men samtidig indførtes i 1865 en Position for Kollier af ubekendt Indhold, o: nærmest Transitgods, i Begyndelsen 16 Øre, men fra 1875 20 Øre og fra 1900 atter nedsat til 15 Øre pr. 100  $\mathbb{B}$ . Iøvrigt ere Positionerne for Vægtvarer, Stykkevarer og Værdivarer bibeholdte uforandrede, henholdsvis 8 Øre pr. 100  $\mathbb{B}$ , 20 Øre pr. 100 Stk. og  $\frac{1}{4}$  ‰.

Vareafgiften opkræves af Bruttovægten eller af Nettovægten, naar Brutto ikke kendes; det er en Ubestemthed i Taxten, som muligen kan friste enkelte Afsendere til fortrinsvis at angive Nettovægten, men af Hensyn til den lettere Opkrævning har man fastholdt denne Regel. Medens Varer, indkomne i uprilegerede Nationers Skibe, vedvarende betale Afgift med halv Forhøjelse, er siden 1880 Postgods og siden 1885 Rejsegods, naar de Rejsende medfølge, fritaget for Afgift. Varer, bjergede fra Skibe, der ere indstrandede i Toldterritoriet, ere siden 1865 fritagne

for Afgift for Indgaaende, men ikke, naar de atter udføres, for Udgaaende. Skibe, der indkomme for Søskade, betale Afgift af de Varer — eventuelt ingen —, som de losse til Forbliven paa Stedet eller indtage til Udførsel derfra; medens der fra 1865, naar det saaledes oplossed eller inladede bestuvede mere end  $\frac{1}{4}$ , eller fra 1870, naar det bestuvede mere end  $\frac{1}{2}$  af hele Drægtigheden, skulde betales fuld Afgift af Skibets hele oplossed, overlossede eller omladede Ladning, bortfaldt denne Grændse fra 1895. Det samme gælder Vareafgiften for Udgaaende af Skibe, der nødsages til at losse eller omlade for at konservere Ladningen eller paa Grund af uklare Pumper: for Indgaaende betale de derimod altid fuld Afgift. For Varer, der af anden Grund omlades fra Skib til Skib i Havnen, har Reglen stedse været, at der kun betales 1 Gang Afgift, enten Bolværkerne herved benyttes eller ej. Derimod bortfaldt ved Taxtrevisionen i 1875 den i 1865 og 1870 fastsatte Nedsættelse til det halve af Vareafgiften for gennemgaaende Varer, der direkte oplosses i Jernbanevogn til videre Forsendelse eller direkte aflades fra Jernbanevogn i Skib. For Handelen med Byens nærmeste Omegn indførtes i 1895 den Lettelse, at Varer, der forsendes til Aarhus Tolddistrikt, Ebeltoft Tolddistrikt, Samsø, Tunø og Sejro, kun skulde betale halv Afgift for Udgaaende, og i 1900 udstraktes dette til ogsaa at gælde Afgift for Indgaaende af Varer, der ankomme fra de samme Steder. —

Det Overblik over Havnetaxternes Udvikling, som saaledes i det foregaaende er givet for en enkelt Købstadshavns Vedkommende, gælder, som ovenfor

nævnt, i Hovedtrækkene ogsaa alle Landets andre Provinshavne. Mindre Forskelligheder i Taxterne ere en naturlig Følge af lokale Særegenheder. Men af mere Interesse end at fordybe sig heri vil det være at gaa over til nogle almindelige Overvejelser over de kommunale Skibs- og Vareafgifters Maal og Principer.

Ifølge General Toldkammer- og Kommerce-Kollegiets Definition i Cirkulære af December 1843 er Skibsafgiften en Betaling for den Sikkerhed og Vareafgiften en Betaling for den Akkomodation, som Havnen og dens Indretninger yde henholdsvis Skibet og Varernes Modtager eller Afsender. Selve Betalingens Størrelse maa rette sig efter Havnens Trang, eller man kan sige Omkostningerne ved Tilvejebringelsen af denne Sikkerhed eller Akkomodation; men Fordelingen af disse Omkostninger, dels paa Skibet og dels paa Varerne, er en ret sammensat Opgave. For Aarhus Havn kan man tilnærmelsesvis regne, at i de senere Aar c.  $\frac{1}{3}$  af Havne- og Bropengene ere indkomne ved Beskatning af Skibene og c.  $\frac{2}{3}$  ved Beskatning af Varerne, og at der i de sidste 40 Aar gennemsnitlig er opkrævet for Skib og Varer tilsammen c. 50 Øre pr. indgaaet Registerton.

Hvad nu først Skibsafgifterne angaar, er det utvivlsomt i Overensstemmelse med det saaledes udtalte almindelige Princip, at de bør være ens, enten Skibet er bestuvet med Gods, tomt eller ballastet, enten det lader eller losses eller ingen af Delene, enten det ligger ved Bolværk eller ej og enten det er et Dampskib eller Sejlskib; i ethvert Fald nyder det

godt af den ved Havneværkerne tilvejebragte Sikkerhed. Om der derimod kun, hvor det virkelig nyder godt af den saaledes kunstig frembragte Sikkerhed, bør afkræves det Havnepenge, er mere tvivlsomt, og der kan vistnok tænkes Tilfælde, hvor en saadan Begrænsning ikke kan overholdes. I og for sig vilde det vel næppe være helt uden Præcedens fra andre Omraader, om der f. Ex. i en i Hovedsagen naturlig Havn opkrævedes Afgift for den Sikkerhed, som Naturen havde ydet paa det Sted. Men medens det altid maa bero paa Forholdene, om der bør erlægges saadan Afgift, f. Ex. for Henliggen paa en delvis beskyttet Rhed, er det en Selvfølge, at der kun kan være Tale om et bestemt defineret Omraade, indenfor hvilket f. Ex. Havnereglementet overholdes og Havnepolitiet gør dets Myndighed gældende, eller undtagelsesvis visse bestemte Anlægsbroer.

Tvivlsomt er det ogsaa, om det er rigtigt at afkræve indenbys Fartøjer en mindre Afgift end udenbys; at skelne mellem inden- og udenlandske Skibe vilde være i Strid med Traktaterne med Udlandet og mest-begunstiget Nations Klausulen i de fleste af disse, saa derom er der ialfald ikke Tale. I General Toldkammer- og Kommerce-Kollegiets Cirkulære af 18<sup>te</sup> 1848 fremhæves det for Klareringen ønskelige i, at Forskellen bortfalder, men for at fremhjælpe det indenbys Rhederi har man i næsten alle Provins-havnene (undtagen dog f. Ex. Randers) bibeholdt en lavere Taxt for indenbys Skibe, d. v. s. saadanne som ere indregistrerede der paa Stedet som hjemmehørende i Tolddistriktet. For imidlertid at undgaa, at denne Bestemmelse omgaaes, bør det tilføjes, at

Skibenes Hovedkontor og Rhederi ogsaa skal finde der paa Stedet; thi eftersom Registreringsloven ingen Hindringer lægger i Vejen derfor, kunne Skibe hjemmehørende f. Ex. i Kobenhavn eller andre Steder, hvor der ingen Adskillelse er imellem indenbys og udenbys Skibe, naar de betjene en regelmæssig Linie til en Havn, hvor en saadan Adskillelse findes, lade sig indregistrere der og saaledes blive begunstigede ved Afgiftsberegningen, noget der som bekendt benyttes i ikke ringe Udstrækning. Det kan neppe kaldes ubilligt, naar der, fordi de ikke ere maalte, i Reglen afkræves Fartøjer af mindre end 4 Tons Afgift som af 2 Tons; for at støtte den mindre Skibsfart paa Stedet fritages saadanne Fartøjer, forsaavidt de ere hjemmehørende i Tolddistriktet, helt for Afgift. Særlig liberal har man været paa enkelte Steder, saasom i Helsingør, hvor udenbys Fartøjer à 4—40 Tons betale som indenbys og alle Fartøjer indtil 4 Tons ere fritagne for Afgift, eller i Svendborg, hvor Fartøjer indtil 6 Tons intet betale. Disse Begunstigelser ere muligen mere velmente end velbegrundede; ialfald maa de søge deres Berettigelse ikke i Ydelsens men Betalingsevners Forskellighed.

Af praktiske Grunde fastsættes Skibets Afgift efter dets Tonnage, der altid findes angivet paa Skibspapirene og i Reglen vil være et Maal for dets Betalingsevne; theoretisk retfærdigere vilde det maa ske være, om der betaltes i Forhold til dets omskrevne Parallelopipedum eller dets horizontale Projektions omskrevne Rektangel. Men Spørgsmaalet, om hvorledes den af Havnen ydede Tjeneste bør maales, er ikke dermed løst; thi denne Tjenestes



Natur kan variere. Det rigtigste vilde maaske være, om der betaltes pr. Ton. dels for Indgaaende og for Udgaende og dels for hver Dag, Skibet henligger i Havnen; det første vilde da være for de Tjenester, der ydes ved Ind- og Udsejling, det sidste en Slags Pladsleje. At lade det ene eller andet af disse Momenter faa Overvægten, er principielt uheldigt; det er ikke rigtigt, at det Skib, der f. Ex. ligger 1 Dag i Havnen, skal betale ligesaa meget som det, der ligger der 6 Uger, men det er paa den anden Side heller ikke retfærdigt, at et Skib, hvis Henliggen i Havnen tildels er bestemt ved dennes mere eller mindre bekvemme Indretning og Udstyr med Losse- og Ladeapparater, skal betale særligt højt, fordi disse ere ufuldkomne. For Simpelheds Skyld har man dog ment at maatte sætte sig ud herover og lægge Hovedvægten enten paa det første eller sidste Moment, hvorved fremkommer henholdsvis det i København og det i Provinshavnene fulgte Princip. Men i Virkeligheden har det vist sig umuligt helt at lade Tiden ude af Betragtning, og man har derfor for Provinshavnenes Vedkommende indført en Overliggelsesafgift, der, foruden den ved Ind- og Udgaende opkrævede Afgift, efter 4—6 Ugers Henliggen i Havnen erlægges daglig eller ugentlig pr. Ton af i Reglen kun udenbys, men undertiden ogsaa indenbys Skibe. I Vintertiden, fra d. <sup>15</sup>/<sub>12</sub>—<sup>11</sup>/<sub>3</sub>, bortfalder eller nedsættes mange Steder denne Afgift, Vinterlagspengene; man har herved ment at kunne akkomodere Fartøjerne i den døde Aarstid, hvor Pladsen i Havnen ikke er saa optaget, idet man samtidig har gjort Regning paa, at Vinterliggerne vilde være en Fordel

for Byens Handlende ved de Fødevarer, som konsumeres der ombord, noget som dog ikke har stor Betydning, eftersom Besætningerne i Reglen afmønstres. Fartøjer, ialfald udenbys, der henligge i Havnen som Pakhus eller Udsalgssted, betale undertiden en ugentlig Pladsleje pr. Ton allerede efter en eller to Ugers Henliggen (Nakskov).

For Letterfartøjer, Hjælpefartøjer og Bugsefartøjer ere Bestemmelserne de samme i næsten alle Provinshavnene; dog ere de i Helsingør alle fritagne for Afgift. Ligeledes genfindes i alle Taxterne den Regel, at Fartøjer, der flere Gange ind- og udklarere i Løbet af en Uge, kun erlægge Afgift en Gang ugentlig saavel for Ind- som for Udgaende. For at formaa Forbisejlere, navnlig regelmæssige Turdampere i udenrigsk Fart (Aarhus), til at anløbe Havnen og losse eller lade mindre Dele af deres Ladning, er der flere Steder tilstaaet dem den Begunstigelse, at de, naar de opholde sig mindre end 1 à 2 Døgn eller en ikke nærmere bestemt Tid i Havnen og losse eller lade mindre end  $\frac{1}{10}$  eller  $\frac{1}{5}$  eller  $\frac{1}{4}$  af Drægtigheden, kun betale Skibsafgift for Indgaaende eller af  $\frac{1}{5}$  eller  $\frac{1}{4}$  af Drægtigheden eller endelig af den til det lossede eller ladede Gods svarende Drægtighed. — Kølhalings- eller Reparationsafgift og Ballastpenge for den Plads, Skibet optager, og de særlige Indretninger, der gøres fornødne, erlægges henholdsvis pr. Dag pr. Ton og pr. Ton, i begge Tilfælde af Skibets fulde Drægtighed. At formindske den første til Halvdelen efter 14 Dages Forløb (Aalborg) eller for hver Tons Overskud over 300 Tons (Esbjerg. Frederikshavn) synes der ikke at være

tilstrækkelig Grund til. At Ballastpengene overalt beregnes af Skibets fulde Drægtighed, skyldes Simpelhedshensyn, idet man gaar ud fra, at Ballasten i Reglen staar i et givet Forhold ( $\frac{1}{3}$ ) til Drægtigheden, noget der dog ikke altid vil holde Stik ved nyere Skibstyper.

Ved særlige Bestemmelser begunstiges af forskellige Grunde forskellige Slags Fartøjer. Fiskekvaser med aaben Brønd betale, med Undtagelse af Kølhalingspenge, kun Skibsafgifter af deres halve Drægtighed. I Esbjerg og Frederikshavn har man for yderligere at støtte indenlandsk Fiskeri givet Kvaserne Ret til, naar de maatte foretrække det, at erlægge Havnepenge maanedlig efter en reduceret Taxt. Af Vandbaade afkræves ogsaa undertiden kun halv Afgift. Paa flere Steder (Aalborg, Svendborg) er der indrømmet Færgefartøjer til Naboplads og Fartøjer af indtil 20 Tons i Fart indenfor Told-distriktet hel eller delvis Frihed for Afgift, andre Steder (Randers) betale Skibe i Fjordfart efter en reduceret Skala, og i Helsingør ere Baade fra Ods herred samt Fartøjer paa indtil 10 Tons i Fart paa Helsingborg, Landskrona, Malmø og Trelleborg Told-distrikter begunstigede paa lignende Maade. Iøvrigt ere Reglerne om Afgiftsfrihed for Statens Skibe, fremmede Orlogsskibe, Skoleskibe, Kabelskibe, Lods-fartøjer, Lystfartøjer, Skibe der fylde Kul til eget Brug eller Proviant, strandede Skibe osv. og om de Afgifter, der skulle erlægges af Skibe, som indkomme paa Grund af Søskade eller for Konservering af Ladingen osv. paa faa Undtagelser nær de samme for de forskellige Provinshavne.

Er det vanskeligt at fastslaa bestemte Grundprinciper for Skibsafgifternes Erlæggelse, saa gælder det samme i endnu højere Grad om Vareafgifterne, for hvilke saadanne Regler netop særlig synes nødvendige.

De almindelige Bestemmelser ere i Hovedsagen ens for de forskellige Havne. Dette gælder saaledes om Afgiftsfrihed for Post og Rejsegods, naar den Rejsende selv medfølger, og for Indgaaende men ikke Udgaaende af Varer fra Skibe, der ere indstrandede i Toldterritoriet; endvidere om Afgift eller Afgiftsfrihed for Varer i Skibe, der indkomme for Søskade eller som losse for at konservere Ladningen eller paa Grund af uklare Pumper, og om Erlæggelse af halvt forhøjet Afgift af Varer i upriviligerede Nationers Skibe. For gennemgaaende Gods, der omlades fra Skib til Skib i Havnen, uden Hensyn til om Kajen derved benyttes eller ej, og i Reglen ogsaa selv om Godset først oplægges paa Kajen eller i Toldpakhus indtil 2—4 Døgn, betales kun 1 Gang Afgift og af det Skib, hvorfra Omladningen foregaar; i Aalborg har man nedsat denne Afgift til Halvdelen og i Nakskov, for saa vidt Varerne føres til indenlandsk Sted, til Trediedelen af det fastsatte Beløb. For saadant Gods, som fra Skib indlades direkte i Jernbanevogne eller omvendt, erlægges de fleste Steder kun halv eller trediedels (Nakskov) Afgift, ialfald naar det udgør hele Vognladninger. Om dette end kan bidrage til at trække nogen Transithandel til Byen og navnlig for Kul, Korn og Foderstoffer kan være af Betydning, synes det imidlertid, naar ikke som i Aalborg Afgiften for Omladning fra Skib til Skib ogsaa nedsættes til

Halvdelen, at være en for Smaaskibene yderst uheldig og ubillig Regel, hvorved Jernbanen, altsaa Staten, begunstiges paa deres Bekostning, hvor Konkurrence ellers vilde være mulig. Næsten alle Steder ere Varer fra og til Tolddistriktet og maaske det nærmeste Opland udenfor dette fritagne for Afgift eller betale halv eller trediedels Afgift, i Nakskov dog kun, naar de føres i Fartøjer hjemmehørende i Told-distriktet, i Helsingør kun for Indgaaende, naar Varerne ere Baadførerens egne og ikke Fragtgoods.

Af særlige Bestemmelser med særligt, let iøjne-faldende Øjemed kan nævnes, at i Frederikshavn Varer, der direkte fra Udlandet sendes dertil i Kon-signation pr. Jernbane eller pr. Skib for atter at føres til Udlandet pr. Skib eller pr. Jernbane, kun betale halv Afgift, medens gennemgaaende Gods og Krea-turer til og fra Gøteborg, der direkte overføres fra Jernbane til Skib eller omvendt, er fritaget for Af-gift, og at i Helsingør Materialier af Jern og andet Metal, Træ o. desl., som indføres for at bruges i Skibsbyggeriet til Bygning eller Reparation af uden-landske Skibe, er fritaget for Afgift ved Udgaaende.

Vender man sig imidlertid nu fra disse mere omfattende Bestemmelser til de mangfoldige Afgifts-satser for forskellige Varer, støder man paa en Del Forskelligheder mellem Landets Havne og store Vil-kaarligheder. Hvad bør Grundlaget være for disse Satser? I dets Cirkulære af 1/1 1839 havde det kongelige General Toldkammer og Kommerce-Kol-legium tænkt sig Afgifterne ansat i Forhold til de beskattede Varers Værdi; men allerede i 1841 saa det sig foranlediget til, for at der ikke

skulde blive for mange specielle Positioner, at opstille det Hovedprincip, at alle Varer paa samme Sted saa vidt muligt burde ansættes til samme Afgift, kun undtagen saadanne, som Havnekasserne have deres Hovedindtægter af, altsaa Kornvarer, Stenkul, Tømmer osv., og saadanne, som paa Grund af deres store Vægt eller Rumfang i Forhold til Værdien, f. Ex. Klude, Ben osv., ikke kunne bære den almindelige Afgift. I København har man derimod ifølge det foregaaende ved Lov af  $\frac{30}{10}$  1894 fastsat Vareafgiften i Forhold til det Rumfang, som hver Varesort bestuver.

Naar Afgiften skal være et Ækvivalent for de Tjenester, som Havnen og dens Indretninger yde Varernes Modtager eller Afsender, er det indlysende, at den ikke i og for sig har noget med Værdien at gøre, og at den heller ikke udelukkende kan maales ved Varernes Rumfang. Vel bestemmer Rumfanget den Plads, som Varerne optage paa Kajen eller i Skurene, men Losse- og Ladeindretningerne ere mere afhængige af Vægten, der ogsaa bestemmer Kajens Belastning og dermed det Slid og de Paavirkninger, som Gulve, Fundamenter, Kajmure eller Bolværker osv. ere udsatte for og derfor maa beregnes til at modstaa. Visse Varer stille ogsaa paa forskellige Maader større Fordringer til Havnen og dens Værker end andre. Tømmer og Trælast tage ikke alene megen Plads op, men fordre Slæbesteder og beskadige Vejene ved at slæbes derover osv. Kul besudler ved dets Støv Havnepladsen, dens Bygninger og Værker og forulemper omliggende Skibe og muligen private Huse, saaledes at særlige Kulkajer ogsaa af

den Grund kunne blive ønskelige. Petroleum og andre brandfarlige Vædsker udsætte Havnen, med alt hvad der er i den, for Brandfare og nødvendiggør derfor i Reglen særegne, kostbare Anlæg eller ialfald bestemte Liggepladser. Kvæg og Passagerer fordrer særegne Foranstaltninger for deres Ind- og Udskibning, og dog ere de sidste, som det synes med Urette, afgiftsfri. Maalt efter den Tjeneste, som ydes af Havnen, er altsaa Afgiften afhængig af Rumfanget, Vægten og Varernes Natur.

Men ved en Beskatning som Vareafgiften, der ikke er en direkte Betaling for et bestemt Arbejde eller en bestemt Artikel, hvis Værdi er givet, maa Betalingsevnen af de forskellige Varer ogsaa tages i Betragtning, for at ikke »summa jus« skal blive »summa injuria« og Varebevægelsen paavirkes ugunstigt deraf. Og idet Betalingsevnen tildels maales ved Værdien, faar da ogsaa denne sin berettigede Indflydelse paa Satserne.

Der er imidlertid ogsaa andre Hensyn, som ikke kunne lades ude af Betragtning. Naar Havnen opkræver Vareafgift, er det jo for at tilvejebringe de Midler, der behøves til dens Drift og Vedligeholdelse, og det gælder derfor tildels om at gøre disse Havneindtægter saa store som muligt eller ialfald tilstrækkeligt store ved at fastsætte Afgifterne tilstrækkeligt høje og dog ikke saa høje, at de ere prohibitive eller tvinge Varebevægelsen over paa andre Veje. Konkurrencen mellem Transportmidlerne, d: Jernbanerne og Skibsfarten, hvor saadan Konkurrence er mulig, bestemmer, paa Grundlag af Trafikforholdene og Fragtraterne pr. Axe og pr. Skib, de

højeste Afgiftssatser, som hver Vare kan bære, uden at Jernbanetransporten bliver den billigste; og det maa herved erindres, at for at en Vare fortrinsvis skal forsendes ad Søvejen, maa der være en følelig Forskel mellem Bekostningerne til Fordel for denne. Er baade Havn og Jernbaner Statsinstitutioner eller tilhøre de samme private Selskab, betyder det for saa vidt mindre, ad hvad Vej Varerne sendes, forudsat at deres Mængde ikke formindskes; men ejes de af forskellige Selskaber eller er Havnen kommunal og Banerne private eller Statens, gælder det for Havnebestyrelsen om at drage saa megen Varebevægelse som muligt ad Søvejen.

Medens en Privathavn naturligt maa fastsætte sine Taxter væsentlig paa Grundlag heraf, med saa store Havneindtægter som muligt som Maalet, bliver Opgaven imidlertid ved en kommunal Havn eller en Statshavn mere kompliceret. Hensynet til Byens Udvikling og dens og dens Borgeres Tarv maa der træde frem i første Række, og Spørgsmaalet om visse Industriens eller Foretagenders Beskyttelse ved saa vidt muligt prohibitive og Lettelse ved reducerede Satser vil da rejse sig. I de fleste Tilfælde ere Vareafgifterne saa lave, at de ikke i Virkeligheden kunne øve nogen følelig Indflydelse paa en Forretnings Bestaaen; men undertiden kan en Nedsættelse af Afgiften dog muliggøre visse Handeler, som ellers ikke kunde være kommet i Stand. Naturligvis burde en saadan Nedsættelse i Taxten komme baade Købmænd og Konsumenter til Gode, men hyppigt er det vistnok kun de første, der nyde Fordel deraf. Det er unægteligt ogsaa en Mangel ved



ikke ensidigt at vælge en vis Basis for Satserne, saasom Værdien eller Rumfanget, at det ikke kan undgaas, at Byens ledende Handlende og store Kompagnier uden tilstrækkelig Grund forlange og opnaa Begunstigelser for særlige Varers Vedkommende, hvorved de høste hele Fordelen og undertiden tjene ret betydelige Summer paa Havnekassens Bekostning. Man vil derfor i de fleste Havnes Taxter finde særlig lave Satser for de Varer, der indgaa til eller udgaa fra de største Virksomheder i Byen. Nedsættelser for grove og tunge Varer, der indgaa som Raaproducter til Industrien, og forskellig Afgift for Indgaaende og Udgaende ere nogle af de Midler, hvorved lokale Virksomheder beskyttes. Navnlig ved det sidste Middel, der bl. a. er benyttet i Odense og Nakskov, kan en næsten ligesaa effektiv Beskyttelse for et begrænset Omraade gennemføres som ved tidligere Tiders forskellige Ind- og Udførselstold, hvor Talen var om et helt Land.

Der er imidlertid endnu et Hensyn af ikke ringe Betydning ved Fastsættelsen af Vareafgifterne, nemlig at de skulle være utvetydige og simple at beregne, saavel af Toldvæsenet, der opkræver dem, som af Exeditørerne eller de Handlende, der skulle betale dem. Ifølge Forordning af  $\frac{1}{2}$  1797 paalagdes det Toldkassererne at oppebære Havne- og Bropege, ved Forordning af 1818 fastsattes Godtgørelsen herfor til 4  $\frac{0}{10}$  af det oppebaarne, men ved senere Forordning af  $\frac{11}{10}$  1867 ændredes dette til 4  $\frac{0}{10}$  af de i hvert Finansaar først oppebaarne 20,000 Kr., 2  $\frac{0}{10}$  af de næste 20,000 Kr. og derefter 1  $\frac{0}{10}$  af Resten. Om end disse Sportler kunne andrage ret betydelige

Beløb, har man dog ikke anset dem tilstrækkelige som Godtgørelse for det Arbejde, som en altfor stor Specialisering eller en altfor vidtløftig Beregning af Vareafgifterne vilde foraarsage Toldvæsenet. De forskellige Vareklasser og deres Maaleenheder skulle derfor saa vidt muligt være i Overensstemmelse med Toldtarifen, som Toldofficianterne ere vante til at arbejde med, og som de for fremmede indgaaende Varers Vedkommende alligevel beregne Tolden efter. Den Tid, som herved spares ved Expeditionen paa Toldboden, har i Forhold til de smaa Beløb, som det her drejer sig om, en Del Betydning ogsaa for Modtageren. Af ikke mindre Vigtighed er det, at Købmanden, der maaske har solgt Varerne, eller Expeditionøren, der har opkrævet Fragt og Bropenge derfor, forinden de virkelig ere modtagne, ere i Stand til selv at beregne den Afgift, som Toldvæsenet ved Indklareringen vil opkræve. Men dette medfører, at der i Taxten maa opføres en Del forskellige og ialfald alle tvivlsomme Vareklasser, selv om Satserne for disse saavidt mulig bør være ens. Det er endelig en Selvfølge, at det for alle Parter er en Fordel, at Taxterne for de forskellige Havne afvige saa lidt som muligt saavel i Form som i Indhold. Maaske er det derfor ogsaa et Spørgsmaal, om en fælles Taxt for alle Landets Havne med ens Satser og kun enkelte, vel begrundede, lokale Tilpasninger muligen vilde være at foretrække, hvorved bl. a. den omtalte Ulempe ved det Tryk, der af Byens større Handlende kan udøves til Fordel for dem selv, vilde bortfalde. Men for at Havnebestyrelsen paa hvert Sted kan danne sig et Skøn om den til Fordel for Havnen

oppebaarne Taxts Virkning, vilde det ialfald synes heldigt, om der af Toldvæsenet aarligt tilstilledes den et detailleret Regnskab over de indkomne Beløb.

Naar man nu endelig fra disse abstrakte Betragtninger gaar over til den konkrete Form, hvorefter vore Provinshavnes Varetaxter, overensstemmende med de af Ministeriet udsendte Skemaer, ere byggede, er der navnlig det at erindre, at de almindelige Positioner »Andre toldfri eller efter Vægt toldpligtige Varer« og »Kollier af ubekendt Indhold« bør være højere end de fleste, særskilt opførte Varesatser; thi ellers vil der for indenlandske Varer eller Transitgods ofte være en Fristelse til ikke at sende Angivelse. I adskillige af Taxterne er denne Regel ikke overholdt. — Naar Værdiafgiften ansættes til  $\frac{1}{4}\%$ , er dette c.  $2\frac{1}{2}\%$  af Værditolden, og det er derfor indlysende, at det Middel, der under Form af Vareafgifterne er givet Havnebyerne til at beskytte visse Virksomheder, selv afset fra Jernbanernes Konkurrence med Skibsfarten, er langt svagere end det, som Toldtarifen giver Landet.

Det kan i denne Forbindelse have sin Interesse at udpege et Par særlige Exempler paa den Beskyttelse, der har været tilstræbt, eller de Hensyn, som have været ledende ved Vareafgifternes Affattelse. I Aarhus har man ved Nedsættelser af Satserne for Korn og Foderstoffer (Oliekager) og Kul søgt at drage Handelen dermed til Byen; forholdsvis lave Satser for Petroleum, for Palmekærner og Olie og for Fedevarer og Oleomargarin have sikkert Betydning for Byens Petroleumskompagni, Palmeoliemølle og Margarine Fabrik. Aalborg har øjensynlig favo-

riseret Kalk, Gips, Kridt osv., Statshavnene Frederikshavn, Esbjerg og Helsingør Cement, Cikorie, Jernmalme, Margarine og Oleomargarin samt, for Helsingørs Vedkommende, Sukker og Sæbe. Naar Nakskov har en forholdsvis høj Afgift for Kornvarer, Oliekager, Hø og Halm samt Stensalt, medens Roer og Roeaffald ere frie og Sukker og Mallas for Indgaaende maa erlægge 10 Øre, men for Udgaaende kun henholdsvis 4 og 2 Øre pr. 100  $\text{Ø}$ , saa viser dette, hvorledes man har villet beskytte Roesukker-Industrien. I Odense har man, for at beskytte den indenbys Industri, som Regel gennemført en forskellig Taxt for Indgaaende og Udgaaende, den første dobbel saa høj som den sidste.

Men som Exempler paa, hvor vilkaarligt Satserne for mange Varer uden øjensynlige Protektionsformaal ere ansatte i Forhold til Fundamentalsatsen for »andre Vægtvarer« kan nævnes, at dette Forhold for Jernmalm i Statshavnene er 0,04 og f. Ex. i Randers 0,63, for Lerrør i Frederikshavn og Esbjerg er 0,05 og i Randers 0,63, for Spillekort i Helsingør er 9 og i Aarhus 2 osv. Saadanne Uensartetheder vilde fjernes ved en Fælledsrevision, bygget paa ensartede Principer og derefter vedtagne Forhold mellem de enkelte Satser og Grundsatsen. —

Til Slutning vil maaske en Sammenligning mellem de hertillands opkrævede Havne- og Bropenge og de for nogle af Nabolandenes Havne gældende Taxter ikke være uden Interesse. I Christiania erlægges Bolværkspenge for Fartøjer af over 1 Tons Drægtighed for hvert Døgn, de henligge ved Bolværket, med Beløb svarende til fra 7 Øre til  $1\frac{1}{2}$  Øre

pr. Ton efter Størrelsen for Dampskibe og 10 % mindre for Sejlskibe, men dobbel saa meget for hvert Dogn udover de for vedkommende Skib ved Søloven bestemte Liggedage. Fritagne ere Fartøjer af indtil 2 Tons Drægtighed, som bringe Torvevarer til Byen. I Stockholm afkræves der Skibe paa over 10 Tons i Havneafgift 10 Øre eller 5 Øre pr. Ton, henholdsvis for Fart direkte til eller fra Udlandet og for indenrigsk Fart, med Nedsættelse til 3 Øre pr. Ton for aabne Sejlskibe i indenrigsk Fart, og idet Fartøjer af mindre end 10 Tons betale Afgift som af 5 Tons. Mere end 1 Gang daglig erlægges ikke Afgift, og Dampskibe i regelmæssig Fart erholde Nedsættelse med  $\frac{2}{5}$  eller, naar de mindst 1 Gang daglig ankomme og afgaa, med  $\frac{3}{5}$  af Beløbet. Fritagne ere Bugser- og Bjergningsfartøjer, fremmede og indenlandske Orlogsskibe, privilegerede Lystklubbers Fartøjer osv. I Gøteborg betale Skibe til eller fra Udlandet 10 Øre og Dampskibe paa over 15 Tons, Sejlskibe paa over 30 Tons til eller fra Indlandet 7½ Øre pr. Ton. Der betales kun 1 Gang om Ugen, og en Nedsættelse med 10 % finder Sted for Dampskibe i regelmæssig Fart eller saadanne, som med direkte Ladning ankomme fra eller afgaa til Sortehavet, Middelhavet Øst for Korfu eller Havn udenfor Europa. I Tilfælde af Ishindringer forhøjes Afgiften til det dobbelte. I Malmø og andre svenske Havne gælde lignende Regler. Med Hensyn til Vareafgiften bemærkes, at den i Stockholm opkræves af indgaaende Varer, hvoraf visse ere fritagne, naar de indkomme fra Indlandet, men ikke naar de komme fra Udlandet, og at Fundamentalsatsen dér er 1 % af Tolden. I Gøte-

borg opkræves den efter forskellige Satser af Varer, der indgaa fra Udlandet, og Varer, der udgaa til Udlandet, samt af Brændevin og Spiritus, der indgaa fra Indlandet. I Malmø endelig er der forskellige Satser, for hvad der indgaa fra Udlandet og fra Indlandet og hvad der udgaa til Udlandet og til Indlandet. Varer, der omlosses i andet Fartøj, betale kun halv Afgift. I nordtyske Havne erlægges Havnepenge ved Indgaaende og Udgaaende pr. Kubikmeter, maaske forskelligt efter Skibets Størrelse, og eftersom det er ladet eller ballastet. Grundlaget for Vareafgiften er f. Ex. i Stettin saavel ved Losning som Ladning 6 Pf. pr. 100 Kg., men med Undtagelser for en Del Varers Vedkommende. I Lübeck er Afgiften 7 Pf. pr. 500 Kg. for visse Varer, 15 Pf. pr. 500 Kg. for andre og 30 Pf. pr. 500 Kg. for atter andre Varer samt for enkelte Varer ansat pr. Stk., pr. Ton, pr. Sæk, pr. Kolli.

I Liverpool erlægges af alle ind- eller udgaaende Varer Dok- og Stadspenge efter en yderst detailleret Tarif, som indeholder c. 440 Positioner, hver bestaaende af 4 Satser, svarende til udenlandsk indgaaende, udenlandsk udgaaende, indenlandsk indgaaende og indenlandsk udgaaende Fart. For en Del af Positionerne, bl. a. ogsaa for alle ubekendte Varer i Pakning, forholde de fire Satser sig henholdsvis som 4 : 2 : 1 : 1.

I andre udenlandske Havne opkræves under forskellige Navne, saasom Ladnings-, Dok-, Pakke-, Kaj-Afgift osv., enten en fast Afgift pr. Vægtton eller pr. 40 Kubikfod engl. af alle Varer, der losses eller lades, eller en fast Afgift for Indgaaende og en anden for Udgaaende, ens for alle Varer, eller maaske med

en Forskel, eftersom Varerne komme fra eller afgaa til europæisk eller ikke europæisk Havn, eller endelig en forskellig Afgift for forskellige Varer saavel ved Indgaaende som Udgaaende. Den til Grundlag herfor tjenende Tarif hviler enten paa Varernes Vægt, Maal, Antal eller, undtagelsesvis, Værdi.

— I det foregaaende er omtalt de væsentligste af de af Havnene oppebaarne Afgifter af Skib og Ladning, og det er berørt, at visse Skibsafgifter, Tolden o. s. v., foruden særlige Afgifter som f. Ex. Krigsskat eller den nye spanske Transportskat, tilfalde Staten; men Rækken af de Udgifter, der maa afholdes af Købmand og Rheder, er dermed langt fra ikke udtømt. Da de fleste af disse imidlertid, saasom Losnings- og Ladnings-Udgifter, Stuvningsafgift, Mægler-Kurtage osv., i Reglen ere ganske uafhængige af Havnebestyrelsen og ikke komme Havnen til Gode, skulle de i denne Sammenhæng ikke behandles nærmere.