

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

~~86-87~~

Res. af Haandværkere
fra

~~86-87~~

TOLDREFORMFORENINGEN

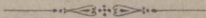
Frihavnen ved Kjøbenhavn

Til Orientering

Udgivet af

Toldreform-Foreningens

Kjøbenhavns Afdeling



Kjøbenhavn

I Kommission hos And. Fred. Høst & Søn



3823



~~2966~~



3823

3823

Frihavnen ved Kjøbenhavn

Til Orientering

Udgivet af

Toldreform-Foreningens

Kjøbenhavns Afdeling

Kjøbenhavn

I Kommission hos Andr. Fred. Hest & Søn

1890

ale

N.

Erhøvelsen ved Kjøbenhavn

Til Orientering

Teleform-foreningens

Kjøbenhavns Afdeling

Kjøbenhavn. — Græbes Bogtrykkeri.

I.

Det er en bekjendt Sag, at den i Halvfjerdserne stedfundne Fremgang i vor økonomiske Status og Forøgelse af Nationalformuen ikke blot er standset, men er afløst af en Tilbagegang, en Forringelse af Nationalformuen, idet Produktionen (derunder indbefattet hele Samfundets Arbejdsfortjeneste) ikke er tilstrækkelig til Dækning af Forbruget. Denne Tilbagegang har ganske vist været følelig for saa godt som alle Samfundets Lag og Fag, men naar den ikke har været det i langt højere Grad og ikke har øvet et langt større Tryk, er Grunden dertil den, at Underskudet mellem Produktion og Forbrug hidtil er dækket ved Salg af Værdipapirer til Udlandet; navnlig er en stor Del Stats- og Kreditforenings-Obligationer ved de stedfundne Konverteringer gaaet til Udlandet, hvorved vor Gjæld er bleven forøget med tilsyarende Beløb, uden at vi til Gjængjæld i samme Omfang have kjøbt udenlandske Værdipapirer og derved forøget vort Tilgodehavende. Det aarlige Underskud er saaledes hidtil dækket ved *Forøgelse af vor Gjæld*, altsaa paa en Maade, der saa længe den kan fortsættes paa

læmpelige Vilkaar, er mindre følelig for de enkelte Samfundsmedlemmer, men som det i Længden er umuligt at fortsætte. De af os til Udlandet solgte Obligationer ere allerede i stor Udstrækning begyndt at vende tilbage, og Udsigten til yderligere Udførsel af Obligationer eller andre Værdipapirer er væsenligt spærret. Det er derfor paa høje Tid, at vi se os om efter *andre og sundere Midler* til at tilvejebringe Balance mellem Samfundets Forbrug og Produktion, eller naturligvis helst et Overskud af Produktion.

Samfundets
Indtægter
maa forøges.

Vor *Hovedindtægtskilde* er og vil vel endnu længe være *Landbruget*. Det er navnlig dettes Udvikling, den tidligere stedfundne Fremgang skyldes; men det er klart, at denne Udvikling ikke kan fortsættes i det Uendelige; der er Grændser for, hvad Landbruget overhovedet kan præstere, og det vil uundgaaeligt blive trykket af Konkurrencen fra de store, tildels endnu udyrkede, men eminent frugtbare Strækninger i Sydamerika, Australien og, senere men ikke mindre sikkert, Afrika. Det er derfor næppe muligt vedblivende at bygge vor økonomiske Fremgang paa Landbruget i saa overvejende, ja næsten udelukkende Grad som hidtil. Vi maa finde og udnytte andre Indtægtskilder, og vel at mærke, det, vi trænge til, er ikke Enkeltes forøgede Indtægter paa de Andres Bekostning, men forøgede Samfunds-Indtægter. Ligesom den Enkelte kun kan skabe sig virkelig Indtægt enten ved at producere Forbrugsgjenstande, der kunne sælges til Andre, eller ved at yde Arbejdspræstationer, saaledes *har Samfundet heller ingen andre Midler til Indtægtsforøgelse end Forøgelse af Export-Produktionen eller af det økonomiske for Udlandet præsterede Arbejde*. — Selv den indenlandske Forretning kan kun trives, saa længe Samfundet ikke ved Nedgang i National-

formuen tvinges til at indskrænke sit Forbrug. Formindsket Kjøbeevne trykker selvfølgelig den indenlandske Omsætning og forringer derved deres Fortjeneste, der lever af denne. — Balance mellem Samfundets Indtægt og Udgift maa tilvejebringes *ved, at Samfunds-Indtægterne forøges*. Naar Samfundet har en gunstig Balance, saa er dette til Fordel for alle. Lige saa vel som «Bondens Penge gjør Borgeren rig», saaledes gjælder det ogsaa, at «naar Kjøbmanden tjener Penge, behøver Landmanden ikke at trænge». Men dette maa ikke misforstaas, som om Bonden og Borgeren kunde slaa sig til Ro med at tjene Penge *fra hinanden*, nej Enhver af dem skal naturligvis skaffe sig Indtægter *andetstedsfra*, saa ville disse Indtægter ogsaa komme den Anden tilgode.

Samtidigt med at vort Landbrug med usvækket Flid og Energi arbejder videre, bør derfor de andre Erhvervs-grene følge det givne Exempel. Men skal deres Virksomhed rettes mod Udlandet, saa maa under den herskende skarpe Konkurrence enhver mulig Støtte ydes, og *navnlig enhver kunstig Hindring fjærnes*.

Den skarpe Konkurrence medfører, at alle Avancer kun ere forholdsvis smaa. Ethvert Bidrag til at forøge dem vil derfor have den allerstørste Betydning. *Den sikreste Maade at forøge Avancen paa bestaar i at formindske Driftsudgifterne*. Ja! i den store internationale Handel er Avancen ofte trykket saa langt ned, at der overhovedet kun kan blive Tale om Avance for den, hvis Driftsudgifter ere bragte ned til et Minimum. Enhver, selv en ringe Ud-gift, hvormed Omsætningen ufornodent belastes, kan være tilstrækkelig til at forandre den paaregnede Avance til Tab, medens paa den anden Side enhver Udgift, der kan spares hos os, medens vore Konkurrenter ved Forholdenes Magt

Driftsudgif-
terne maa
formindskes.

tvinges til dens Afholdelse, kan sætte os i Stand til at tage en Avance, som de maa lade ligge.

Frihavnen
mindsker
Driftsudgif-
terne.

Der er ved Vare-Omsætningen adskillige Udgifter, der ved hensigtsmæssige eller uhensigtsmæssige Foranstaltninger kunne indskrænkes eller forøges i høj Grad. Intet Forhold bidrager i den Grad til deres Forøgelse som *Told-Eftersyn* og Kontrol, der kan foranledige det utroligste Besvær, Tidsspilde og overflødige Arbejde. Saa længe Staten trænger til Toldindtægten, er og bliver Tolden paa indførte Varer et nødvendigt Onde, og det med dens Opkrævning forbundne Besvær, Tidsspilde og Arbejde, saavel i Anledning af Eftersynet som af Kontrollen, er uundgaaeligt; men *de Varer, der kun indføres for atter at udføres til Udlandet*, enten uforandrede eller efter en større eller mindre Bearbejdelse, *disse Varer skulle jo ikke betale Told*. For deres Vedkommende er altsaa Toldeftersyn og Kontrol en ufornøden Hindring og Hæmsko. *Den dermed torbundne Bekostning er en Udgift, der unødvendigt vanskeliggjør Konkurrencen med Udlandet*. Spares den, vinde vi for saa vidt op paa Siden af de af vore udenlandske Konkurrenter, der selv ere frie for den, og vi vinde et Forspring frem for dem, der selv besværes af den.

Dette er Grunden til, at man indretter **Frihavne**. *En Frihavn er en Havn med tilhørende Landomraade, som Staten har erklæret for at være Toldvæsenet vedkommende*. Frihavnen og Alt, hvad der findes indenfor dens Omraade, betragtes af Toldvæsenet som liggende udenfor Landet, er aldeles unddraget al Toldafgift og derfor ogsaa det som Følge deraf unødvendige Toldeftersyn og Toldkontrol.

I Frihavnen kunne Varer indføres, oplægges, under-

kastes en hvilkensomhelst Behandling og Bearbejdelse, atter udskibes og udføres til Udlandet, alt uden at Toldvæsenet blander sig deri eller bekymrer sig derom. Besparelse af Tid, Besvær og Arbejde indvindes herved, og Varerne ville altsaa kunne udføres og sælges til en Pris, der er saa meget mindre som den bespærede Udgift, eller med en tilsvarende forøget Avance. Dette er af saa stor Betydning, at mangfoldige Forretninger, der ere umulige fra Toldterritoriet, med Fordel og god Avance kunne trives i Frihavnen. At denne ogsaa frembyder et meget betydeligt Gode for den Handelsvirksomhed, som allerede nu med Fordel drives fra Toldterritoriet, er klart, idet denne Virksomheds Avance forøges med de bespærede Udgifters Beløb.

Frihavnen indrettes altsaa for de Varer, der indføres fra Udlandet for atter at udføres til Udlandet, enten dette sker i original Pakning eller efter Ompakning, Sortering og anden mindre Bearbejdelse, eller efter at de indførte Varer ere undergaaede en fuldstændig Omdannelse. Naar Varer nu indføres fra Udlandet til Toldgebetet for her at underkastes en større eller mindre Bearbejdelse, maa de først fortoldes, og udføres de derefter, kan den erlagte Told faas godtgjort paa de saaledes atter udførte Varer efter nærmere derom givne Regler. Men dette er ingenlunde en Lettelse, der svarer til de Fordele og Besparelser, som Frihavnen frembyder. Hvor liberalt og imødekommende Toldvæsenet end vil stille sig, saa er det dog nødvendigt at spille Tid og Bekostning paa Toldeftersyn baade ved Indførselen og ved Udførselen. Dernæst maa det

Toldgodtgjorelsessystem
eller Frihavn?

ikke glemmes, at det i hvert Fald kun er de virkelig igjen udførte Varer, for hvilke Tolden kan faas godtgjort. Ved enhver Bearbejdelse vil der imidlertid fremkomme Svind; endog den blotte Henliggen medfører Svind paa mange Varer. *For dette Svind erholdes ingen Toldgodtgjørelse.* Ved større Bearbejdelser bliver ikke blot Svindet meget betydeligt, men en Del af de anvendte Hjælpemidler forbruges ligefrem, som Kul og Olie; andre udføres ikke, men forblive paa Stedet, som Maskiner og Redskaber. *Den af disse Hjælpemidler betalte Told godtgjøres ikke* ved Varernes Gjenudførsel, og disse ere altsaa fordyrede med et tilsvarende Beløb: *Konkurrencen med Udlandet er vanskeliggjort.* Ved sammensatte Fabrikata vil det ofte være umuligt at faa den for de forskjellige anvendte Stoffer betalte Told godtgjort blot i et nogenlunde tilfredsstillende Forhold, fordi det er umuligt for Toldvæsenet at udfinde Mængden af de forskjellige anvendte fortoldede Raastoffer.

Frihavnen er
for Transit-
forretningen.

For Varer, der baade frembringes og forbruges i Indlandet, anlægges man ikke Frihavne. Derimod overses det i Almindelighed, at Frihavnen heller ikke har Hensyn til Varer, der fra Udlandet indføres til Forbrug i Indlandet, eller til Varer, der uden Anvendelse af udenlandske Raastoffer eller Hjælpemidler ere frembragte i Indlandet og derfra udføres til Udlandet. For sidstnævnte Varers Vedkommende er det aldeles klart, at Frihavnen *som saadan* er uden Betydning. Selvfølgelig vil en i Frihavnen anlagt Fabrik kunne benytte danske Raastoffer lige saa vel som udenlandske, men det er ikke af Hensyn til hine, at Fabriken lægges i Frihavnen, eller at denne overhovedet anlægges. Heller ikke for de fra Udlandet til Forbrug i Indlandet indførte Varer vil Frihavnen faa

Betydning som saadan*). Selv om disse Varer først opløses i Frihavnen, vil der dog være at betale Told af dem, naar de fra Frihavnen indføres til Indlandet, ganske som om de blev indført direkte.

Frihavnsanlæg har saaledes i Hovedsagen kun Hensyn til de Varer, der indføres fra Udlandet og ere bestemte til efter foretagen Bearbejdelse eller uden saadan atter at udføres. Selvfølgelig udelukker dette ikke, at Varer, der ere oplagte i Frihavnen, derfra indføres til Indlandet enten uforarbejdede eller i forarbejdet Stand, ej heller at danske Varer oplægges i Frihavnen og derfra i uforarbejdet eller forarbejdet Stand enten udføres til Udlandet eller føres tilbage til Indlandet; men det er efter Sagens Natur *Transit-Forretningen*, Frihavnen sigter paa og skal danne den bedst mulige Basis for.

En Frihavn er ikke efter sit Begreb en *afgiftsfri* Havn, men derimod en *toldfri* Havn. Der er derfor i og for sig ikke noget i Vejen for at opkræve lige saa høje Afgifter i Frihavnen som i andre Havne, t. Ex. i den Havn, af hvilken Frihavnen danner en Del. Men da Frihavnens Betydning og Formaals er at lette Handel og Skibsfart for derved at give dem det størst mulige Opsving og de heldigst mulige Betingelser for Konkurrence med Udlandet, vilde det være selvmodsiggende, hvis man vilde paalægge Frihavnen flere Afgifter end højst nødvendigt. Det er da ogsaa uden al Tvivl Tanken i den ved Kjøbenhavn paatænkte Frihavn kun at opkræve *saa smaa Afgifter som muligt*.

Frihavnens
Afgiftsfor-
hold.

*) Med Hensyn til *Laan paa Varer* vil dog Frihavnen faa meget stor Betydning ogsaa for Omsætningen paa Toldindlandet, jfr. S. 27—29.

II.

Frihavnen ved Kjøbenhavn.

Spørges nu, hvorledes en Frihavn ved Kjøbenhavn vil kunne forøge vor nuværende Forretning og tilføre os ny, og derved skaffe Samfundet forøgede Indtægter fra Udlandet, saa maa man først betragte Forholdene, som de nu ere i Kjøbenhavns Havn, dels i og for sig, dels i Sammenligning med andre konkurrerende Handelspladsers Havne.

Kjøbenhavns Havn. Kjøbenhavn ligger ved Indløbet til Østersøen ved en Beliggenhed. Uden store Bekostninger til Uddybning og Renholdelse af Farvandet er dens Havn tilgængelig for Oceandamperne, medens de fleste af Østersøens Havne kun have mindre Dybde. Da Sundet ikke har Ebbe og Flod, og da det kun sjældent og i forholdsvis kort Tid er belemret af Is, kan Havnen besejles hele Døgnet og næsten Aaret rundt. Derimod ligge f. Ex. Hamburg og Bremen henholdsvis 15 og 12 Mil fra Elbens og Wesers Munding. Intet større Fartøj passerer disse Floder, naar det ikke direkte er bestemt til nævnte Byer. Ebbe og Flod gjør Floderne ufarbare den halve Del af Døgnet, og selv en forholdsvis kort og mild Frostperiode kan volde alvorlige Ishindringer, hvilket ofte gjen- tages flere Gange i Løbet af Vinteren. En hel Vinter uden Ishindring i Elben og Weser er aldeles ukjendt. Flodmundingerne ere derhos vanskelige at anløbe, da Farvandet er meget uklart. Bekostningen til Lods og Bugsering er derfor forholdsvis meget stor. Kommer et Skib ikke saa betids ind, at det før Ebbe kan naa helt op til Havnen, maa det ligge for Anker i 6 Timer for at afvente

næste Højvande. Floderne sande uafbrudt til, saa at t. Ex. Hamburg maa anvende over 500,000 Rmk. aarligt blot for at holde Løbet passabelt *ved Højvande* for Skibe med 18 Fods Dybgaende. Større Skibe kunne overhovedet ikke naa op til Byen med fuld Ladning; dette volder betydelige Udgifter til Lægtene og mange dermed forbundne Besværligheder og Tidsspilde.

Trods de langt mindre Udgifter til Lods og Bugsering, ^{Skibsudgifter.} og skjøndt Kjøbenhavn ingen Udgifter har til Oprensning af Farvandet udenfor Havnen, *er Kjøbenhavns Havn dog en af de dyreste og kostbareste*, langt dyrere end Hamburgs og Bremens.

Og hvorledes foregaar saa Losning og Ladning i ^{Losse- og Lade-Forhold.} Kjøbenhavns Havn og hvorledes i Hamburgs og Bremens Havne? I disse Havne lægger Skibet til Bolværk, 1 à 2 Dampkraner kjøres op ved deres Side, og Losningen sker ved disse umiddelbart fra Skibet til de store, overdækkede Vareskure, saa at Varerne under Losningen kun meget lidt udsættes for Vejrligets Indflydelse. Skal Varerne atter indlades i andet Skib, kan de i Vareskurene ompakkes og underkastes anden mindre Bearbejdelse. Skal de oplægges i Pakhus, sker dette direkte fra Skurene, ogsaa ved Maskinkraft. Skal de føres bort paa Jærnbane eller Vogn, sker ogsaa dette med det mindst mulige Arbejde og Tidsspilde.

I Kjøbenhavn derimod! Her er kun en lille Del af Havnen i Forbindelse med Jærnbane. Dampkraner til Losning og Ladning af Skibe kjende vi næsten ikke. Kun faa af vore Pakhuse kunne losse og lade direkte; naar Varerne ere bragte i Land ved Skibets egen Dampkraft eller ved Haandkraft, maa de i Reglen ved Haandkraft læsses paa Vogne for, at kjøres til Pakhus. Skulle de sendes bort med Skib

eller Jernbane, maa de atter kjøres fra Pakhuset. Under Losning, Ladning og Transport eller midlertidig Henliggen paa Havneplads ere Varerne udsatte for alle Vejrligets Forandringer. Her ødsles med Tid og Arbejdskraft og tabes klækkeligt ved Spild og Svind paa Varer. Endeligt kommer dertil, at det i Kjøbenhavn tilstedeværende Pakhusrum er saa ringe, at det ifjor ikke var muligt at skaffe Plads til de hertil bestemte Varer. Store Partier blev derfor oplagt i andre Østersø-Havne. 15,000 Tdr. Sæd blev oplagt i dertil lejede Skibe! Iaar ville Forholdene efter alt at dømme blive endnu værre. *Vore Handlende tør ikke forskrive de Varer, som de med Fordel vilde kunne afsætte; de ved ikke, hvor de skal faa dem under Tag.*

Kjøbenhavn
konkurrerer
dog.

Trods disse i Forhold til Hamburg og Bremen saare slette Betingelser for Losning og Ladning, og trods de forholdsvis store Omkostninger i Kjøbenhavns Havn i Forhold til hine, gjør Kjøbenhavns naturlige Fortrin sig dog i den Grad gjældende, at *vi desuagtet have en Om sætning med Udlandet.* Skjøndt vore Konkurrenter i Hamburg og Bremen have færre Afgifter og bedre Indretninger, have vi dog en Transitforretning, der selvfølgelig vilde kunne antage et langt større Omfang, hvis vore Afgifter vare mindre, og hvis Skibe her kunde losse og lade lige saa hurtigt og let som hos vore Konkurrenter. Naar Kjøbenhavns Havn i Stedet for at være den dyreste blev den billigste; naar den i Stedet for at være den slettest indrettede, blev den bedst indrettede og med alle Nutidens Hjælpemidler bedst forsynede Plads; naar Befragterne i Stedet for som nu at kræve højere Fragt til Kjøbenhavn, tvertimod vilde foretrække den, saa maatte vi i langt større Udstrækning end nu kunne optage Konkurrencen med Hamburg og Bremen. At vi overhovedet, om end

kun i saare ringe Grad, er i Stand dertil, er det bedste Bevis herfor.

Det er imidlertid et Spørgsmaal, om ikke Hamburg og Bremen ved *Nord-Østersø-Kanal* ville faa en saa stor Lettelse i deres Forbindelse med Østersø-Havnene, at de ville fratage os den Forretning, vi nu have der, hvis vi lade Alt blive ved det Gamle. Det er klart, at den nærmere Vandvej, vore Konkurrenter skabe sig, vil berøve os *nogle* af de Fordele, vor Beliggenhed hidtil har givet os, uden at vi have forstaaet at udnytte dem paa rette Maade. Deres Konkurrence vil blive skarpere. Hvis vi under disse forandrede Forhold ville beholde end sige udvide vor Forretning, saa maa vi ad anden Vej skaffe os Fordele fremfor dem eller dog fjærne nogle af de Besværligheder, som vi nu have fremfor dem. Hvis vi ikke helt ville opgive Ævret, maa vi, saa vidt det staar i vor Magt, tilvejebringe lige saa gunstige eller endnu gunstigere Forhold end dem, vore Konkurrenter have, og afskaffe de Hindringer, vi selv have beredt os.

Derom ere da ogsaa Alle enige, at **Noget maa der gjøres** for at modvirke Nord-Østersø-Kanalens skæbnesvangre Indflydelse; og derom kan der da ingen Tvivl være, at hvad der først og fremmest maa gjøres, er *Nedsættelse af de Skibsfarten trykkende Afgifter*, saa at Kjøbenhavns Havn i alt Fald ikke bliver dyrere end andre Havne, og dernæst Tilvejebringelse af tilstrækkelig og tidssvarende *Bolværksplads, Pakhusplads og bekvemme Losse- og Ladeforhold*. Dette kan imidlertid ikke ske i den gamle Havn. Selv om man vilde skride til saa kostbare og radikale Foranstaltninger som Expropriation af alle Bygninger langs Havnegade, dennes Udvidelse og Indretning paa tidssvarende Maade, vilde Forholdene i den gamle Havn dog aldrig

Nord-Østersø-Kanal.

Hvad kan vi gjøre?

¹⁾ Nedsætte Skibsudgifterne;

²⁾ udvide og forbedre Havnen.

blive tilfredsstillende, og der vilde ikke kunne skaffes tilstrækkelig Plads uden aldeles uoverkommelige Bekostninger.

En betydelig Udvidelse kan naas nord for Citadellet. Afset fra rent lokale Interesser er der da heller næppe Nogen, der tvivler om Nødvendigheden af en betydelig Udvidelse af Havnen og om, at denne bedst, billigst og i enhver Henseende hensigtsmæssigst opnaas ved Anlæg af en Havn nord for Citadellet. Lods- og Bugserings-Omkostninger til en saadan ny Havn ville blive endnu mindre end til den gamle Havn; og naar Alt er indrettet paa hurtig Expedition, vil en saadan Havn være saa let tilgængelig, at endog forbisejlene Skibe uden synderlig Tidsspilde ville kunne anløbe den for at losse en Del af deres Ladning eller komplettere deres indehavende Ladning, forsyne sig med Kul, Proviant o. s. v., selvfølgelig forudsat, at Afgifterne ikke hindre saadant.

Dertil kommer, at Pladsen nord for Citadellet ligger bekvemt til Oplægning af den ved Havnens Uddybning optagne Fyld, hvorfor der her allerede er sket en meget betydelig Landdannelse, der fremdeles udvides, simpelthen ved Oplægningen af den optagne Fyld, som man dog skal af med.

Ny Havn
o: Frihavn. Er det klart, at vi for ikke fuldstændigt at overfløjes af Konkurrenterne, maa skaffe os en Havn, hvis Beliggenhed og Beskaffenhed yder Skibsfarten alle de Fordele og Lettelser, som det er muligt at tilvejebringe; er det klart, at vi bør skaffe os en saa god og saa billig Havn, som de i og for sig gunstige Naturforhold tillade, om muligt saa god og saa billig, at den bliver den bedste og billigste ved Østersøen, saa er det dermed i Virkeligheden ogsaa givet, at denne Havn bør være *en Frihavn*. Naar man simpelt hen holder sig for Øje, hvad en Frihavn er, saa giver Svaret sig selv paa dette Spørgsmaal, og det

bliver ikke Frihavnens Venner, men dens Modstandere, der maa fremføre Grunde, vægtige og overbevisende Grunde, for deres Mening. Vi skulle kort angive, hvorfor det er saa.

Da de Varer, der indføres fra Udlandet og atter ud-
føres til Udlandet, *ikke* skal fortoldes, da man er enig
om, at den af dem ved Indførselen erlagte Told atter bør
godtgjøres ved Udførselen, selv om Varerne i Mellemtiden
er undergaaet fuldstændig Omarbejdelse og Forvandling,
saa er det klart, at hele det til Toldundersøgelse, Klarering,
Kontrollering, fornyet Undersøgelse, Beregning af Told-
godtgjørelse o. s. v. anvendte Arbejde, Bekostning og Tid, —
at alt dette er fuldstændig spildt og unyttigt. Det volder
baade direkte og indirekte de Handlende store Tab, lige-
som det volder Staten betydelige Udgifter. Det hæmmer
og hindrer Handelens og Industriens fri Virksomhed og
medfører ikke et eneste Gode eller en eneste Fordel, der
kan veje om end nok saa lidt op mod den Skade, det
gjør. Hvad er en Frihavn? Simpelthen et Sted, hvor alt
dette unyttige og skadelige Bryderi, Tidsspilde og Bekost-
ning undgaas, hvor de Varer, der indføres og atter ud-
føres, fritages for den Told, de ikke skulle betale, og derfor
ogsaa for alle de med det dem aldeles uvedkommende
Toldeftersyn forbundne Ulæmper. Andet og mere er en
Frihavn ikke. Der maatte da meget stærke og tvingende
Grunde til, for at man skulde anstrænge sig af al Evne
for at indrette en Havn saa bekvemt som muligt, hvor
Skibe Nat og Dag Aaret rundt kunne løbe ud og ind,
losse og lade med mindst tænkelig Besvær, Tidsspilde
og Bekostning, og saa ville paabyrde dem *unyttige* og
unødvendige Hindringer ved et disse Skibe og de med dem
ind- og udførte Varer aldeles uvedkommende Toldeftersyn.

Frihavn for
Transit-
handelens
Skyld.

Kreditoplag
og Frilagre
kun Nød-
midler.

Alle er enige om *Kreditoplags* og *Frilageres* store Betydning til Lettelse for Handelen og Omsætningen med Ind- og Udland; og dog er det klart, at de kun ere *Nødmidler* i Mangel af Frihavn. Alle de Fordele, de frembyde, yder Frihavnen i forøget Grad, og de Ulæmper, der muligt maatte kunne tænkes knyttede til Frihavnen, ville vise sig at være tilstede endog i væsentlig forhøjet Grad ved hine Institutioner. *Kreditoplaget* giver Kjøbmanden Fritagelse for Betaling af Tolden, indtil det ved Salg til Indlandet eller ved Gjenudførsel definitivt er afgjort, om Varerne skulle betale Told eller ej; men dels gjælder denne Ret langt fra alle Varesorter, dels kommer Kjøbmanden dog i alt Fald til at betale Told af Varesnes Svind, dels volder Toldopsynet og Kontrollen unødigt Besvær og Bekostning, og endeligt giver Kreditoplaget let Adgang til Besvigelser. Medens Frihavnen yder samme Fordel, er den fri for disse Ulæmper. *Frilageret* er simpelthen et Stykke Frihavn, men besværet og bebyrdet med Bekostninger og Indskrænkninger i den fri Rørelse, som Frihavnen ikke kjender. Al Virksomhed i Frilageret maa ske under Toldvæsenets Øjne; deraf følger en Mængde Indskrænkninger og Vanskeligheder, f. Ex. at Adgang til Frilageret overhovedet kun haves i Toldexpeditionstiden; den indskrænkede Plads og hele Indretning medfører dernæst, at der i Frilageret hverken maa være Ild eller Lys. Hvilken Begrænsning i den fri Rørelse og Virksomhed dette medfører, er det overflødigt at udvikle.

Ikke desto mindre hører man undertiden Frilagerne priste som store Goder for Handelen af de samme Mænd, der betvivle Frihavnens Nytte, uden at de mod Frihavnen kunne fremhæve Noget, der ikke i højere Grad kan indvendes mod Frilagerne.

Naar det erkjendes for nødvendigt at udvide og forbedre Kjøbenhavns Havn for at sætte vore Handlende i Stand til at bevare og forøge vor *Transithandel*, bør man derfor gjøre Skridtet fuldt ud og indrette de nye Havneanlæg som Frihavn.

I Udlandet maa vor Export-Industri jo konkurrere med Udlandets Industri. Export-Industrien maa derfor saa vidt muligt frigjøres for Toldbeskatningen. Dette kan kun i meget mangelfuld Grad ske derved, at Tolden paa de til de udførte Fabrikata anvendte fortoldede Raastoffer søges godtgjort. Som allerede ovenfor bemærket bliver nemlig Tolden dels ikke godtgjort for de til Fabrikationen anvendte Hjælpemidler, ej heller paa de ved den *forbrugte* Raastoffer eller paa den af de anvendte Materialier gaaede Svind, dels er Toldgodtgjørelsen højst ufuldstændig ved komplicerede Fabrikata, til hvilke der er anvendt Materialier med forskjellig Toldbeskatning, og endelig bebyrdes Industrien med Toldopsynets store Besvær og Tidsspilde. Men skal vor Industri optage Konkurrencen i Udlandet, maa den saa vidt muligt stilles under lige saa gunstige Vilkaar som Udlandets Industri. I denne Henseende er det netop af allerstørste Betydning, at Export-Industrien helt fritages for de med Toldopsyn og Toldkontrol, med Betaling og delvis Tilbagebetaling af Tolden o. s. v. forbundne Hindringer. Vore Konkurrenter ere for en stor Del fri for dem; saa længe vi besværes af dem, have Konkurrenterne heri et Forspring fremfor os. *Frihavnen* stiller i denne Henseende vor Export-Industri paa lige Fod med deres. Der kan være Forhold nok, som endda yde dem Fordele i Konkurrencen. Vi bør da gjøre Alt, hvad der staar i vor Magt, for at de ikke faa flere Fordele fremfor os end uomgængeligt nødvendigt.

Frihavn for
Export-Indu-
striens Skyld.

III.

Vore Konkurrenter.

Hvorfor skulde den Transithandel og Exportindustri, som vi under de nuværende ugunstige Forhold have, ikke kunne udvikles og forøges, naar vi fjærne de Hindringer, som vi ere i Stand til at fjærne, og yderligere drage Nytte af de betydelige Fordele, Naturen har skjænket os fremfor vore Konkurrenter? Noget ville disse Fordele tabe i Betydning ved Nord-Østersø-Kanalen, men netop dette kan vel ikke andet end anspore os til Udfoldelse af større Energi og skjærpe vor Handlekraft. Det vil da vise sig, at vi paa mange Punkter og i afgjørende Retninger endda beholde et Forspring, som det beror paa os selv at udnytte. De Fordele, som vore Konkurrenter formenes at have fremfor os, ville ved nærmere Undersøgelse vise sig for en stor Del ikke at existere. Hermed sigtes navnlig til den Bemærkning, der stadigt gjentages af vore Pessimister, nemlig at Hamburg og Bremen, vore nærmeste og farligste Konkurrenter, have *det store Opland* liggende bag ved deres Frihavne, og at de ved Nord-Østersø-Kanalen næsten blive Østersø-Havne. Hamburgs og Bremens Handel paa selve Tydskland, altsaa med Ind- og Udførsel af Varer dertil og derfra, har selvfølgelig sin store Betydning og giver disse Byers Handelsstand en meget fordelagtig Forretning; men denne vilde i det væsentlige blive den samme, selv om de nævnte Byer opgav deres Frihavne og helt indtraadte i Toldgebetet. Den vilde maaske endog derved vinde visse Fordele. Derfor hævdede der sig ogsaa i sin Tid enkelte Stemmer for Hamburgs og Bremens fuldstændige Ind-

«Det store
Opland».

dragelse i Toldgebetet, nemlig fra dem, som kun tænkte paa Ind- og Udførselen til og fra Tydskland; den langt overvejende Del af Handelsstanden indsaa derimod, at den Forretning, der giver Hamburg og Bremen deres eminente Betydning for Verdenshandelen, det er *ikke* Tydsklands Ind- og Udførsel, men *Mellemhandelen* med de Varer, der indføres for atter at udføres, og *derfor bragte man de enorme Offre for at bevare Frihavnsprivilegiet*. En Frihavn har nemlig kun Hensyn til Varer, der indføres fra Udlandet for atter at udføres. Det er netop med den ovenfor anførte Misforstaaelse for Øje, at dette foran er fremdraget saa stærkt, og det maa tages med ved Bedømmelsen af Konkurrenceforholdene mellem Hamburgs og Bremens Frihavne paa den ene Side og en *hensigtsmæssigt indrettet og med alle Nutidens Hjælpemidler og Lettelser for Handel og Industri forsynet Frihavn ved Kjøbenhavn* paa den anden Side.

De Varer, der komme fra Udlandet til Hamburg og Bremen for at indføres til Tydskland, komme til at betale ganske samme Told, hvad enten de losses i Frihavn eller ej; og de Varer, der komme fra Tydsklands Toldgebet til Hamburg og Bremen for derfra at udføres til Udlandet, faa ingensomhelst Lettelse eller Fordel af, at disse Stæders Havne ere Frihavne. Naar man desuagtet har anvendt Hundreder af Millioner for at bevare Hamburgs og Bremens Havne som Frihavne, saa er dette altsaa ikke sket af Hensyn til disse Varer, altsaa heller ikke af Hensyn til det bagved disse Frihavne liggende store Opland, Tydsklands Toldgebet, men udelukkende af Hensyn til de Varer, der indføres fra *Udlandet* for atter at udføres til *Udlandet*. Og for disse Varers Vedkommende have Hamburg og Bremen ingenlunde særlige Fortrin fremfor os ved deres

Beliggenhed; deres Forspring ligger derimod alene i deres Dygtighed og Handelsstands eminente Dygtighed, deres Skibsfarts enorme Kapitalkraft. Udbredelse og deres store Kapitalrigdom. I de to sidstnævnte Henseender kan det jo ikke nægtes, at Hamburg og Bremen staa himmelvidt over os; men denne vor Underlegenhed er dog vel ikke uafhjælpelig. Hvad Dygtigheden angaar, vilde det dog være en saare sørgelig Beskedenhed, hvis vor Handelsstand paa Forhaand vilde anse det for nødvendigt *i al Fremtid* at maatte opgive Kappestriden. Der er da ogsaa Exempler nok paa, at danske Kjøbmænd, naar de under gunstigere Vilkaar i Udlandet have faaet Lejlighed til at udfolde deres Dygtighed, have vist sig i enhver Henseende i Stand til at optage Konkurrencen.

Beliggenhed. Med Hensyn derimod til Hamburgs og Bremens Beliggenhed og deres Havnes naturlige Beskaffenhed, da er deres Overlegenhed i Forhold til os i mange Henseender mildest talt tvivlsom. *Vi have ganske vist ikke udnyttet de for os i saa Henseende gunstige Momenter, men det er jo netop det, der skal og maa blive anderledes.*

Frihavns-
vilkaar.

Under de om Hamburgs Indtræden i det tyske Toldomraade førte Forhandlinger blev det med stor Styrke og fra mange Sider fremhævet, at Stadens Verdenshandel aldeles *ikke* skyldtes dens *Beliggenhed*, men dens *Egenkab af Frihavn*. Det udtaltes saaledes, at endog *de fleste* af de til Hamburg ind- og udførte Varer billigere og hurtigere vilde kunne naa deres Bestemmelsessteder uden at gjøre den store Omvej til Hamburg; naar de desuagtet gjøre denne Omvej, er Grunden dertil ene og alene, *at Hamburg er en Frihavn, hvor Varernes Undersøgelse, Sortering, Ompakning og Forarbejdelse kan ske uden Besvær af Toldvæsenets Kontrol*. Da Hamburg des-

uagtet blev tvunget ind i Tydsklands Toldomraade, maatte Staden derfor sikre sig Havnens Bevarelse som Frihavn, og dette skete med en Bekostning af ca. 150 Millioner Mark. Ved disse store Offre lykkedes det Hamburg og, paa lignende Maade, Bremen at bevare deres Frihavne. Men trods Offrene have de bevaret deres forholdsvis ugunstige Beliggenhed 12—15 Mil fra Wesers og Elbens Mundingen indenfor et meget grundet og urent Farvand, der i høj Grad vanskeliggjør Skibes Anduvning særligt om Vinteren, naar Fyrskibene have maattet forlade deres Pladser. Kjøbenhavn derimod ligger umiddelbart ved et for de største Skibe tilstrækkeligt dybt og til enhver Aarstid med mange faste Fyr belyst Farvand. Isdriften i Elben og Weser om Vinteren kan komme saa uventet, at det end ikke vil være muligt for Skibe, der passere Kanalen eller komme fra britiske Havne, dér at erholde tilforladelig Oplysning om Isforholdene. De ville altsaa være udsat for ved Ankomsten til Flodmundingen at finde Sejladsen spærret og maa da i Nordsøen afvente Forholdenes Forbedring.

Havnefor-
hold.

Under disse for vore Konkurrenter i Forhold til os særdeles ugunstige Forhold maa vi kunne bringe det dertil, at *Fragten fra oversøiske Pladser og fra Middelhavet hertil ikke bliver højere end til Bremen og Hamburg*); ja selv Fragten fra England hertil maa kun være lidet højere end til hine Steder, i alt Fald i en stor Del af Aaret. Paa den anden Side er det klart, at *Fragten herfra til Østersøen*, selv efter Nord-Østersø-Kanalens Aabning, vil være lavere end fra Hamburg og Bremen,

Fragtrater.

*) Det «Forenede Dampskibsselskab» beregner nu lavere Fragt fra Middelhavet til Stettin end til Kjøbenhavn!!

og det Samme gjælder om Fragten til Norge og den vestlige Del af Sverig. Man kan indvende, at Hamburg og Bremen staa i direkte Jærnbanelforbindelse med de tydske og russiske Østersø-Lande. Som Modvægt dertil vil vor Frihavn ved Dampfærge til Malmø og umiddelbar Sporforbindelse med Kystbanen nord paa i det mindste faa direkte Jærnbanelforbindelse med Sverige og Norge, og desuden turde vel en Dampfærge Gjedser-Warnemünde ikke være uopnaaelig. Den store Betydning, der tillægges Nord-Østersø-Kanalen for Hamburgs og Bremens Forbindelse med Østersø-Havnene, beviser derhos, at selv en saa besværlig Sejlads som ned ad Elben eller Weser og gjennem Kanalen anses for fordelagtigere end Jærnbanen; og da Søvejen fra Kjøbenhavn til Østersø-Havnene dog altid maa være lettere og billigere end fra Hamburg og Bremen, vil Spørgsmaalet, om disse Stæder eller vi skulle have Overtaget i Konkurrencen paa hele det store Opland: Norge og Sverig samt Ruslands og Tydsklands Østersølande, bero paa, om Kjøbenhavn vedblivende skal være en saa dyr og slet indrettet Havn som nu, eller om den paa Grund af sine forholdsvis gunstigere Naturforhold og ved Tilvejebringelse af tidssvarende Losse- og Ladeforhold skal blive billigere samt lettere og hurtigere at besejle end vore Konkurrenters Havne, saa at Fragterne hertil blive billigere end til de konkurrerende Havne.

Turdamperes
Fragt.

Der maa ved Spørgsmaalet herom skjelnes mellem Fragten paa de *faste Dampskibslinier* og for enkelte Skibsbefragtninger. Ere Forholdene her lige saa gunstige som eller gunstigere end i de konkurrerende Havne, maa Fragten paa Turdamperne altid kunne holdes lige med eller lavere end andetsteds. For Turdamperne har en lille Forlængelse af Distancen langt mindre at betyde end

Hensynet til Tidsbesparelsen. For Turdampere gjælder det fremfor Alt, at *Tid er Penge*. Den Havn, der uden Ophold enten ved Ebbe og Flod eller af andre Grunde til enhver Tid kan anløbes, hvor Losning og Ladning kan foregaa med mindst mulig Tidsspilde, den Havn vil altid blive foretrukket af Turdampere. Ikke blot vore egne, her hjemmehørende Turdampere, men ogsaa fremmede Turdampere vil derfor kunne anlægge lige saa lave eller endog lavere Fragter hertil som til andre Havne, naar vor Havn frembyder lige saa gode eller bedre Forhold end disse.

Ved *almindelige Skibsbefragtninger* fra oversøiske Pladser er det almindeligt, at Fragtraten ere 2 sh. 6 d. à 5 sh. pr. Ton højere til Bergen, Gøteborg og Kjøbenhavn end til Storbritannien og Kontinentet mellem Håvre og Hamburg.

Almindelige
Skibsbefragt-
ninger.

Hvis Kjøbenhavns Frihavn imidlertid fremtidigt skulde blive en ret almindelig Losseplads for oversøiske Varer, er der næppe Tvivl om, at man ved almindelige Skibsbefragtninger vil kunne stipulere Fragten til Kjøbenhavn lige med Fragten til Storbritannien og Kontinentet.

Den forøgede Vejlængde er nemlig langtfra eneraadende ved Ansættelse af Fragtraten, det ser man bl. A. ved Trælastbefragtninger fra Østersøen til England. Skjønt Vejlængden fra Østersøen til f. Ex. Firth of Forth, Hull og Yarmouth er omtrent lige stor, er Fragten i Reglen 10% højere til Hull og 20% højere til Yarmouth end til Havne i Firth of Forth, ligesom Fragten til Swansea og Cardiff i Bristol-Kanalen i Reglen ikke er højere end til Østkysten af England trods den betydeligt længere Vej. *Skibsudgifterne* i Hull ere nemlig meget større end i Firth of Forth, det er Grunden til, at Fragten til førstnævnte Plads er højere end til sidstnævnte, uagtet der kan faas

Udfragt fra begge disse Pladser; i Yarmouth findes ingen Udfragt, hvorfor Fragten dertil er endnu højere end til Hull; fra Swansea og Cardiff er der betydelig Export til oversøiske Pladser, hvorfor Skibe, som skulle i oversøisk Fart, trods den betydeligt længere Vej lade sig nøje med samme Fragt til disse Havne som til Østkysten af England.

Hvis derfor Frihavnen ved Kjøbenhavn faar smaa Skibsudgifter og let Tilgængelighed, vil Rhederierne ikke have noget imod at gaa den lidt længere Vej til Kjøbenhavn for samme Fragt som til England eller Kontinentet, især hvis der, hvad der maa antages, i vor Frihavn efterhaanden vil kunne udvikle sig en Exportforretning til oversøiske Pladser, der kunde stille de til Kjøbenhavn kommende Skibe Returfragt, hel eller delvis, i Udsigt.

Da de fleste Laster, der afskibes fra oversøiske Pladser, sælges svømmende, er det selvfølgelig af Interesse for Befragterne at faa saa mange Lossepladser som muligt at vælge imellem i Befragtnings-Kontrakterne, og naar Udsigten til at sælge oversøiske Ladninger i Kjøbenhavn efterhaanden bliver større, end den hidindtil har været, ville Befragterne, som have den væsentligste Indflydelse paa de specielle Betingelser i Kontrakten, desuden nok sørge for, at Kjøbenhavn indføres som en af de Havne, der kan vælges uden Fragtforhøjelse.

Da det saaledes maa anses som sandsynligt, at Fragten ikke alene med Turdampere, men ogsaa for almindelige Skibsbefragtninger ikke bliver højere til Kjøbenhavn end til Hamburg og England, medens Fragten fra Kjøbenhavn til Østersøen nødvendigvis vil blive lavere end fra England og Hamburg, ligger der alene i denne Fragtbesparelse en væsentlig Betingelse for, at vi paa Mellemandelens Omraade kan konkurrere med England, Hamburg og Bremen. — For

sidstnævnte Byers Vedkommende kommer dertil dette, at Isforhold i Nord-Østersø-Kanalen kan ventes at finde Sted ret hyppigt, hvad der selvfølgelig vil vanskeliggjøre Afsendelsen af Varer fra disse Byer til Østersøen. Dernæst vil den Forsendelsesvej, de nu have med Jærnbane til Lübeck og derfra med Dampskibe, tildels i Fremtiden blive umuliggjort, idet utvivlsomt mange af de nuværende Dampskibslinier fra Lübeck efter Nord-Østersø-Kanalens Aabning vil blive indstillede. Mange Kjøbmænd ville derfor sandsynligvis foretrække at faa deres Vinterforsyning *over Kjøbenhavn* i Stedet for over Hamburg og Bremen, idet de ikke alene over Kjøbenhavn kunne faa deres Varer billigere, men ogsaa til den Tid, de have Brug for dem.

IV.

Kjøbenhavns Betingelser for at kunne udnytte Frihavnen.

Selv under vore nuværende ugunstige Havneforhold have vi *regelmæssige Dampskibsforbindelser* paa den ene Side med saa godt som alle Pladser ved Østersøen, med Vest-Sverig og Norge, og paa den anden Side med de vigtigste europæiske Pladser samt med Nord-Amerika, og allerede for nogle Aar siden paatænkes Oprettelse af en lignende Forbindelse med Syd-Amerika, hvilket kun blev hindret ved et tilfældigt Uheld.*) Der er da al Grund til at tro, at flere Linier ville kunne optages med Fordel, naar vore Havneforhold forbedres. Og desuden have vi

*) Ogsaa en asiatisk Dampskibslinie har været paatænkt.

den store Fordel fremfor Hamburg og Bremen, der kun kunne anløbes af de netop til dem bestemte Skibe, at vi kunne drage Nytte ogsaa af den forbipasserende Skibsfart. Hvis der f. Ex. er etableret en Dampskibslinie fra Kronstadt til Syd-Amerika, vil den lette Adgang til vor Frihavn paa alle Tider af Døgnet og de dermed forbundne Udgifters ringe Størrelse medføre, at denne Linies Skibe regelmæssigt paa Hen- og Tilbagereisen ville kunne anløbe Kjøbenhavn for dels at forsyne sig med Kul, Proviant o. s. v., der kan faas toldfrit og billigt i vor Frihavn, dels for at medtage Varer herfra til deres Bestemmelsessted, eller for at opløse Varer bestemte hertil eller til andre Havne, med hvilke Kjøbenhavn har Forbindelse. De fra andre Østersø-Havne etablerede oversøiske Ruter ville saaledes komme os tilgode, næsten som om de udgik herfra, og ville skaffe os en betydelig Forretning i deres Forsyning med Kul og andre Skibsfornødenheder.

Det er saaledes hævet over al Tvivl, at Kjøbenhavn og dermed hele vort Samfund vil kunne have stor Fordel af en Frihavn anlagt paa det projekterede Sted saa let tilgængelig som nogen Havn i Verden og forsynet med alle Nutidens Hjælpemidler til hurtig og billig Losning og Lading. Men selvfølgelig maa vi for paa rette Maade at kunne udnytte disse Fordele have en Handelsstand med fornøden Dygtighed, Kapital og Foretagelsesaand. Det næste Spørgsmaal bliver derfor, om vi have en saadan Handelsstand eller have Udsigt til at faa den.

Vore Forretningsmænd. Det er desværre bekjendt nok, at der i selve vor Handelsstand er rejst Tvivl i saa Henseende. Den Beskedenhed, om hvilken denne Tvivl vidner, er et sørgeligt Udslag af den upraktiske Maade, paa hvilken vor Handels-Ungdoms Uddannelse hidtil har været ordnet.

Den danske Nation er utvivlsomt ikke mindre dygtig af Naturen, ikke mindre begavet, handlekraftig og aandeligt som legemligt arbejdsfør end andre, t. Ex. den tyske Nation; men den Forberedelse, med hvilken den unge Mand her i Landet sendes ud i Livet, er desværre saa mangelfuld og saa lidet egnet til at styrke Følelsen af egen Dygtighed og selvstændig Handlekraft, at det ikke er til at undres over, om vi i praktiske Livsforhold føle os usikre og underlegne. Desuagtet findes der dog baade Dygtighed og Foretagelses-aand i vor Handelsstand og blandt vore Industridrivende, saa at der ingen Grund er til at betvivle, at naar blot de trykkende Baand løsnes, de af os selv skabte Hindringer for økonomisk Udvikling fjærnes, saa ville de rette Mænd ogsaa melde sig til Gjerningens Udførelse. At ikke Alle ville tage Del, og at Mange ryste paa Hovedet og mere eller mindre bevidst tvivle om vor Evne til at optage Kampen med andre Nationer i praktisk Livsgjerning, dette bør ikke vildlede. Lad dem, der savne Evne eller Mod, blive tilbage, men det bør ikke tillades dem at hindre deres Gjerning, som føle sig Opgaven voxne.

Skulde det imidlertid til at begynde med vise sig, at Hjælp fra Ud-
vi selv ikke i fuldt Maal ere i Besiddelse af tilstrækkelig landet.
Dygtighed og Handlekraft, saa maa det betænkes, at Handel og Industri er en international Gjerning. Tilvejebringe vi gunstige Vilkaar for Udvikling af en fordelagtig Handels- og Industriforretning, og formaa vi ikke selv *helt* at optage den, saa vil det ikke vare længe, førend Hjælpen vil komme andetsteds fra. Dygtige og driftige Udlændinge ville snart faa Øje paa den ledige Plads; Filialer og Agenturer for Udlandets Forretninger ville blive oprettede her, og den voxende Forretningsvirksomhed vil skabe yderligere Virksomhed og endnu fordelagtigere Forretning. Dette er

ikke en Drøm, thi nu, ja allerede paa Sagens tidligste Standpunkter indhentedede udenlandske Huse hos deres herværende Forbindelser Oplysninger om det paatænkte Frihavns-Anlæg for at kunne være blandt de Første, der tog Del i de Fordele, det frembyder. — Det er ikke Hanse-Tidens Pebersvendeforretninger, der herved kaldes tillive igjen; men det vilde være en Taabelighed, om vi vilde frygte Udlændingenes Hjælp. Selv det mægtige England anser det for en værdifuld Hjælp og Støtte for sin kolossale Forretning, at Udlændinge tage Del i den. Det er ikke af uegennyttig Kjærlighed til de Fremmede eller for disses Skyld, naar England staar i den Grad aabent, at den Fremmede ikke finder nogensomhelst Hindring for fri og selvstændig Virksomhed der; end ikke en eneste Formalitet, ikke en eneste Betingelse stilles der ham, naar han bosætter sig i Landet for at nyde Gavn af alle de Fordele, som dets storartede Hjælpekilder, naturlige og kunstige, tilvejebringe. Den Fremmede kan, førend han forlader sit Hjem, leje sig Forretningslokaler, udsende sine Cirkulærer med Underretning om den Forretning, han agter at aabne der paa den og den Dag, og kan da paa denne Dag uden videre begynde sin Virksomhed. Heller ikke i Tydskland møder den Fremmede anden Vanskelighed end den, at han skal medbringe et Hjemstedsbevis. Er dette i Orden, saa at han ikke kan falde det tydske Fattigvæsen til Byrde, saa modtages han som en kjærkommen Medarbejder*); jo dygtigere han er, desto bedre; jo mere det lykkes ham at fremarbejde en fordelagtig Forretning, desto

*) Dog med Undtagelse af de erobrede Lande, Slesvig, Elsass og Lothringen, hvor der af politiske Hensyn lægges den fremmede alle mulige Hindringer i Vejen.

mere velkommen er han. Selv om han til syvende og sidst rejser hjem igjen med sine erhvervede Rigdomme, Frugterne af sin Virksomhed: den Fortjeneste, denne har skaffet mangfoldige af Landets Børn og spredt i vide Kredse i selve Landet, dette tager han ikke med sig; dette har den By og det Land, i hvilket han virkede og arbejdede, faaet Gavn og først og fremmest Fordel af.

Have vi ikke selv den fornødne Arbejdsdygtighed til at udnytte de fordelagtige Betingelser for et stort Forretningsliv, som en gunstigt beliggende og velindrettet Frihavn vil byde, saa vil den manglende Arbejds-kraft nok komme tilstede ude fra, og vi vil da kunne lære af de Fremmede; med Tiden vil vi vinde deres Erfaring; de Forbindelser, de skaffe vor Handelsplads, vil vi kunne drage Fordel af; og vor Ungdom vil erhverve, hvad vi selv have savnet. Men ikke blot den fremmede Arbejds-kraft og personlige Dygtighed vil strømme til, naar der er ledig Plads; det Samme vil i endnu højere Grad gjælde om fremmed Kapital. Hvor der virkelig er Forretning at gjøre, hvor der findes Betingelser for Frugtbargjørelse af ledig Kapital, der vil denne komme tilstede. Under det internationale Forretningslivs nuværende Udvikling er Kapitalen saa lidt stavnsbunden, at der ikke kræves Andet end et fordelagtigt Marked, for at Kapitalen skal strømme til fra alle Sider.

Kapital.

Desuden vil selve Frihavnen bidrage i alt Fald noget til at afhjælpe eventuelle Kapitalmangler ved at gjøre den i Handelen anvendte Kapital mere *flydende*, mere bevægelig og altsaa mere *virksom*.

Foruden den Besparelse i Bekostning, Tidsspilde og Besvær, som Frihavnen frembyder ved Fritagelse for Told-eftersyn, aabner den nemlig Muligheden for at anvende

Oplags-
beviser.

«Oplagsbeviser» til Salg og Pantsætning af de ved dem repræsenterede Varer. Betydningen af den store Lettelse for Handel og Omsætning, som de i Udlandets Handelsvirksomhed i stor Udstrækning benyttede Oplagsbeviser (*warrants*) yde, har allerede længe været anerkjendt her hjemme, og der er gjentagne Gange — men hidtil forgjæves — gjort Forsøg paa at indføre dem her. Ved Lov 4. December 1863 § 10 bemyndiges saaledes Regeringen til at «træffe fornødne Foranstaltninger til, at Varer paa Frilager og i Fridokker kunne gøres til Gjenstand for Omsætning, Pantsætning, Brandforsikring og desl. efter Lagerbeviser, uden Overlevering eller Forevisning af Andet end Prøver af de paagjældende Varer»; men denne Lovbestemmelse staar den Dag i Dag som et dødt Bogstav, der aldrig er blevet benyttet. Derimod er der gjort Forsøg paa praktisk Anvendelse af de i Lov 23. Februar 1866 indeholdte Bestemmelser om «Oplagsbeviser». Disse skulde udstedes af Oplagshusenes Ejere paa dertil af Ministeriet udfærdigede eller mærkede Blanketter og repræsenterede fuldstændigt de i dem omhandlede Varer, saaledes at disse *kun kunde overdrages eller pantsættes ved Overdragelse eller Pantsætning af Oplagsbeviserne*, ligesom Arrest, Beslag eller Exekution i Varerne kun kunde ske gennem Retsforfølgning mod Oplagsbeviserne. Disse og dermed selve Varerne kunde sælges og overdrages ved Endossement in blanco, og den godtroende Erhverver blev da Ejer af Varerne uden Hensyn til Overdragerens mulige Mangel paa Adkomst; de og dermed Varerne kunde gives i Haandpant eller Underpant. Der udkræves ingen vidtløftig Paavisning af den enorme Lettelse for Vare-Omsætningen, disse Oplagsbeviser vilde kunne frembyde, navnlig for *Optagelsen af Laan paa de oplagte Varer*. Desuagtet maatte den paabegyndte

Anvendelse af dem opgives igjen, og den hele Lovbestemmelse er nu ligesaa død som § 10 i Lov 4. December 1863. Grunden hertil ligger i den af Toldvæsenet fordrede Fortrinsret til Dækning af al af Oplæggeren skyldig Told, ikke blot Tolden af de i Oplagsbeviset ommeldte Varer, men ogsaa af al anden af Oplæggeren skyldig Told. Dette gjør et saadant Brud paa Principet, at Oplagsbeviserne i Virkeligheden blive værdiløse, da man ikke kan vide, om ikke Toldvæsenets Tilgodehavende vil opsluge de oplagte Varers fulde Værdi.

Atter her haves saaledes en af Toldens skadelige Virkninger paa Handel og Omsætning, og atter her ligger det eneste tilfredsstillende Middel i helt at unddrage Varerne fra Toldvæsenets Indgriben. *Naar Varerne oplægges i Frihavnen*, altsaa udenfor Toldvæsenets Omraade, saa ophører dets Fortrinsret, overhovedet al dets Ret og Krav paa dem, og først da kunne Oplagsbeviserne her i Landet opnaa den samme Betydning, som de allerede i en Menneskealder have havt i Udlandet.

V.

Frihavns-Forretninger.

For at vise, hvorledes Mangelen af en Frihavn ofte ligefremt jager Trafiken bort fra os, kan nævnes et Par Exempler. Der er Handelen med *Salpeter*, som er toldpligtigt (med Undtagelse af, hvad der bruges til Gjødning), og med Hensyn til hvilket der ikke er Kreditoplagsret. Vi bruge en Del Salpeter, men ikke tilstrækkeligt til derpaa at basere Indførsel *i hele Ladninger* direkte fra Produktions-

Salpeter.

stederne i Sydamerika. Ladningerne gaa derfor til Hamburg, London eller andre Steder, hvor de kunne behandles under Frihavnsvilkaar. Derfra fordeles de; en Del afskibes hertil, andet til Sverige, Rusland og det indre Tydskland. Faa vi en Frihavn, er der intet til Hinder for, at Ladningerne kunne gaa hertil og, hvad der ikke kan sælges her, afskibes til Forbrugerne andet Steds. Forskjellen vil da være følgende: Vort eget Forbrug vil ikke som nu fordyres ved Omladning i Hamburg og Fragt derfra, derimod ville vi tjene paa Omladning her, og vore Skibe ville faa Fragt. En af Grundene til, at Fragten f. Ex. fra Sverige er billigere til Lübeck end hertil, er netop den, at Skibene paa førstnævnte Sted have større Udsigt til at faa Returfragt. Tænke vi os den oprindelige Salpeterladning stor 1000 Tons, og den Del deraf, som bruges her, 300 Tons, da vil der i vor Havn i første Tilfælde indgaa 300 Tons, i sidste derimod indgaa 1000 Tons og udgaa 700 Tons. Skibsmæglere, Proviantører og Arbejdere vil altsaa i sidste Tilfælde tjene næsten 6 Gange saa meget som i første. Og Skibet, der har ført Ladningen hertil, vil, idet det gaar ud, yde Handlende og Industridrivende en Lejlighed til Export.

Tran.

Der drives i Hamburg en stor Forretning med *Tran*, navnlig fra de nordlige norske og russiske Havne. Trannen omkoges, blandes og behandles, saa at man bliver i Stand til at tilfredsstille sine Kunder i de forskjellige Lande: kun den mindste Del sælges i selve Tydskland. Tolden har udelukket os fra at drive Mellemandel med anden Tran end den fra vore egne Kolonier og Bilande. Derved berøves vore Dampskibe en god Udfragt, men desuden er hele Handelen paa de tranproducerende Egne gaaet over i Hamburgernes Hænder.

Nu er det vel saa, at begge disse eksempelvist

nævnte Artikler Tran og Salpeter ere foreslaaede toldfrie i Regjeringens sidste Toldlovsforslag, men stor Transitforretning med saadanne Varer er tillige afhængig af en rationel Omordning af vore Havneforhold. Dernæst er der mange andre Varer, der ikke selv ved den liberaleste Toldpolitik kan ventes frigjorte, men som under Frihavnsvilkaar vil kunne blive Gjenstand for Omsætning her. Saaledes *Vin*. En virkelig stor Vinforretning, hvor de forskjellige Vine samles fra Frankrig og Middelhavslandene, fra Californien og Cap for at lagres og plejes, blandes og behandles for at frembringe just de Kvalitetsnuancer, Vindrikkerne rundt om i Østersølandene ønske, kan kun trives under Frihavnsvilkaar. Kunne vi oparbejde en saadan Forretning, vil den paa den ene Side være en Støtte for vore Dampskibslinier af ikke ringe Betydning, og paa den anden Side er det ingenlunde usandsynligt, at det just er gjennem en saadan, at vi skulle finde Afsætning for vore egne *Frugtvine*.

Vin.

Men saadanne Forretninger ville kun kunne trives her, naar *Toldvæsenets nødvendige Onde indskrænkes til det Omraade, hvor det virkelig er nødvendigt*, nemlig til de Varer, der skulle svare Told, medens de Varer, der *ikke* skulle betale Told, fordi de slet ikke indføres i selve Landet, og altsaa ere Toldvæsenet uvedkommende, ogsaa bør fritages for de med dets *Tilsyn* forbundne Besværligheder.

Det er saaledes klart, at *Handelen* i en Frihavn paa mangfoldige Maader vil faa betydelige Lettelser og Besparelser, der ville virke som forøget Netto-Avance for den Handel, der allerede nu trives under Toldkontrol og store Losse- og Lade-Besværligheder, og vil muliggjøre Avance paa mangfoldige Forretninger, der under den skarpe Konkur-

rence med de heldigere stillede udenlandske Handelspladser nu er umulige. Frihavnen vil saaledes aabne Adgang for nyt Handelsrøre baade i de allerede eksisterende og i her hidtil ukjendte Forretninger. Har Handelsstanden saaledes et billigt Krav paa, at der indrettes en Frihavn, saa maa det dog erkjendes, at *Industrien* har et lige saa begrundet Krav i saa Henseende. Det er allerede foran fremhævet, at selv den størst mulige Imødekommenhed fra Toldvæsenets Side ved Beregning af Toldgodtgjørelse for igjen udførte toldpligtige Varer ikke er i Stand til fuldtud at erstatte den betalte Told. —

Hamburgske
Fristads-For-
retninger.

Exempelvis skal her fremdrages, at en af Hamburgs Hovedindtægtskilder er Bearbejdelsen af russisk *Sprit* til Gjenudførsel til oversøiske Steder og europæiske Havne. Det er umuligt at modsige, at denne Forretning ligger langt naturligere for Kjøbenhavn end for Hamburg, og at vi under ellers lige Forhold i betydelig Grad vilde have Overtaget i Konkurrencen om denne Forretning.

Under de før Hamburgs Inddragning i Toldgebetet og Anlæg af en særlig Frihavn førte Forhandlinger udtalte et af de i denne Forretning største Hamburger Huse sig omtrent saaledes derom: Navnlig siden Ophævelsen af Accise paa Spiritus har vor Forretning taget et saa betydeligt Opsving, at Afsætningen til det tydske Toldgebet kun udgjør en lille Brøkdæl. Alene vor fri Stilling har været i Stand til at give vor Forretning paa Storbritannien, Frankrig, Nederlandene, Spanien, Portugal, Italien og paa adskillige oversøiske Pladser en saadan Betydning. — Selv om Tilbagebetaling af Tolden var mulig, saa vilde den dog af flere særligt fremhævede Grunde være forbunden med saa store Vidtløftigheder og Tidsspilde, at den vilde hindre prompte Udførelse af indgaaende Ordres fra Udlandet; navnlig vilde

Udførsel til England og Frankrig blive umulig, idet de derfra indgaaende Ordre, hvor store de end ere, kræve Effektivering inden 24 Timer. Med Hensyn til Hamburgs Forretning i denne Branche fremhæves, at næsten ikke et eneste Skib forlader Hamburg til oversøisk Plads uden at medtage betydelige Kvantiteter af forædlet Spiritus (Genever, Likører m. m.). — Et andet betydeligt Hamburger-Firma udtaler sig paa lignende Maade om *Tran*-Forretningen og erklærer, at dennes fuldstændige Ødelæggelse vilde blive en nødvendig Følge af, at Hamburgs Havn blev inddraget i Toldgebetet.

Det Samme udtales af Andre om *Transitforretningen paa Danmark, Norge, Sverige og Rusland*. — *Drogueri*-Forretningen paa Rusland, Østrig, Schweitz, Italien, Frankrig, Holland og andre europæiske (ikke-tydske) Lande er lige saa stor, maaske endog større end paa selve Tydskland. I de sidste Aar kommer dertil en betydelig Forretning paa oversøiske Steder. Men hele denne Forretning er kun mulig fra Frihavn; selv fra Frilager vilde den være umulig, da den forudsætter større Bearbejdelse (Ompakning, Sortering, Blanding, Rensning m. v.) end Frilageret tillader. — Om *Kaffe* og *The* findes ganske tilsvarende Udtalelser.

Overhovedet give de af Hamburgs største og mest ansete Handelshuse afgivne Erklæringer angaaende Hamburgs Inddragelse i Toldgebetet det fyldigste Billede af en Frihavns Betydning. Det vil deraf ses, hvilke Fordele og Lettelser for Omsætningen, Fritagelsen for al Toldkontrol frembyder, og navnlig at det er denne Frihavns-Stilling, der har gjort det muligt for Hamburg at optage Konkurrencen med Havne, der i enhver anden Henseende ere langt overlegne. Atter og atter fremhæves dette Hamburgs *største* Fortrin som Kilden til dens Handel og Rigdom.

Som særligt karakteristisk skal endnu fremhæves Betænkningen om *Tobak- og Cigar-Forretningen*. Den betydeligt højere Told paa Cigarer fremfor paa Raatobak maatte gjøre det særligt ønskeligt og fordelagtigt for Hamburgs Cigar-Fabriker at blive inddraget under Tydsklands Toldomraade og derved stillede lige i Konkurrencen med de indenfor dette Omraade liggende Fabriker overfor hele det store Tydsklands Cigarrygere; alle Fordelene derved fremhæves derfor ogsaa, men *alligevel* erklæres det for ubetinget fordelagtigere at bevare Friheden for Toldkontrol ogsaa for denne Fabrikations Vedkommende.

Hvilken Betydning den lette Adgang til en forholdsvis ringe Behandling af de transiterende Varer har, kan eksempelvis ses af den Forretning, Hamburg har skaffet sig i en saa ringe Artikel som *Ormefrø* (semen cynæ), der fra Rusland indføres i Partier paa 100,000 Pd. i Baller à 300 Pd., bliver sigtet og ompakket i Blikdaaser paa c. 20 Pd. og i Kasser sendt til Japan. *Safran* og lignende Varer pakkes i gennemhullede Kister for at give Luft Adgang. Saadanne Om-paknings- og Sorterings-Forretninger foretages i Hamburg ikke blot for Hamburgeres egen Regning, men ogsaa for fremmed, t. Ex. hollandsk Regning, fordi Frilagrene i Holland ikke ere indrettede derpaa. Til mange oversøiske Pladser (t. Ex. Mexico, Brasilien) maa der ved Pakningen tages Hensyn til rent lokale Forhold, f. Ex. at Varerne skulle transporteres videre ved Muldyr; de forskjellige Kolli maa derfor have bestemt Vægt og Størrelse. — *Zanzibar og andre Copal-Sorter* blev tidligere indført i raa uvadsket Stand til New York, der blev de vadsket og sorteret og forsendt blandt andet til London og Hamburg. Ved forandrede Toldbestemmelser blev denne Forretning vanskeliggjort i New-York, og det lykkedes da for nogle

Aar siden Hamburg at trække den til sig; det var vel at mærke ikke en Del af den, men hele denne Forretning, der blev flyttet bort fra New York alene paa Grund af de indførte Toldbestemmelser. — *The* bliver i stor Udstrækning ført fra London til Hamburg for der at sorteres og ompakkes og igjen at føres tilbage til London.

Spørges nu, hvilken Export-Industri vor Frihavn særligt Eventuel kjøbenhavnsk Frihavns-Industri. skulde være egnet til, ville ovenstaaende Erklæringer og Erfaringer fra Hamburg give det Svar, at en tilstrækkelig rummelig og hensigtsmæssigt indrettet Frihavn ved Kjøbenhavn vil aabne Mulighed for en vidtforegrenet og meget forskelligartet Export-Industri.

Som særligt egnede for vore Forhold skal dog nævnes *Finerskærerier, Møbelsnedkerier, Vognfabriker; Instrumentfabriker; Blikvarefabriker* (særligt af *Emballage* til Exportvarer og *Lakering* af indførte Blikvarer til Gjenudførsel, en Trafik, der nu drives i stort Omfang i Hamburg, hvor engelske Blikvarer indføres, lakeres og atter udføres); Tilvirkning af allehaande *Beklædningsgjenstande*, herunder ogsaa *Hatte* og *Skotøj; Spritfabriker*, baserede paa Rektificering af fremmed Raasprit og dennes Omdannelse til Genever etc.; *Sæbe- og Parfume-fabriker; Cigar- og Tobaksfabriker; Chokoladefabriker; Fabrikation af Cakes og Biscuits, af Likører, Syltetøj og Konserver*. Selv om vort fremadskridende Havebrug altid vil søge sin væsentligste Støtte i en rationelt ordnet Export af dets Produkter i frisk Tilstand, vil det dog ved Siden heraf være nødvendigt at skaffe Anvendelse for den Del, der af en eller anden Grund ikke kan sælges frisk. Der er dernæst som bekjendt store Ulæmpelser ved Export af frisk Frugt. Nedplukning, Pakning, Transport paa Bane og Skib, Kjøbernes Undersøgelser af Fustagens Indhold ved Ankomsten, Hen-

Konserverfabriker og Sylterier.

staaen efter Overrejsen før Salget, alt dette er særdeles vanskelige Stadier for frisk Frugt at gjenneemgaa. Den Omstændighed, at Frugten ikke taaler lang Transport og lang Venten paa Salg, tvinger hyppigt til Salg paa Tider, hvor Prisen er lav, ikke sjældent ligefrem til Nødpris.

Kunde man derimod sende Frugten til England i konserveret eller syltet Tilstand, vilde alle disse Ulæmper forsvinde. Sælgerne vilde ganske anderledes have Herredømme over deres Priser.

Under de nuværende Forhold er imidlertid Fabrikation af Syltetøj, Konserver (samt Likører) til Export, — en Virksomhed, der drives i umaadeligt Omfang i England, hvor Sukker er toldfrit —, umulig her i Landet, hvor Sukker og Kryderier svare en Skat, der for Sukkerets Vedkommende ofte stiger over dettes egen Værdi (over 100 pCt. af Værdien).

Saa længe Sukker-Tolden bestaar, maa denne Industri henvises til Frihavns-Territoriet, hvor den tillige er fri for Toldskat af Kul, Maskiner, overhovedet af alle Fabrikationens Hjælpemidler.

Frihavnen er saaledes kun en simpel Retfærdigheds-Gjerning overfor vort Havebrug, der dér vil kunne faa sine Produkter forædlede saaledes, at de egne sig til Export, og med saa smaa Omkostninger, at Export muliggjøres. —

En Opregning eller blot Antydning af de forskjellige eventuelle Frihavns-Industrier er selvfølgelig ikke mulig, fordi Export-Industriens Art og Beskaffenhed vil være væsentligt afhængig af det Marked og de Handelsforbindelser, vi kunne skaffe os. Af nogen Interesse er det dog at se, hvilke Industrier der faktisk ere opstaaede paa Hamburgs Frihavnsterritorium siden Byens Toldindlemmelse i Oktober 1888. Paa Forhaand maa bemærkes, at det tyske Toldgodtgjørelses-

System er langt mere udviklet end vort; dels fritages Raastoffer og Hjælpeidler i mange Tilfælde ganske for Told, naar de angives at skulle anvendes i Exportindustriens Tjeneste, til Skibsbyggeri f. Ex., dels er Toldvæsnet ganske anderledes kulant med Hensyn til Beregning af Toldgodtgjørelser ved Export af det færdige Produkt. Ikke desto mindre er der i den korte Tid af to Aar opstaaet følgende Fabriker paa Hamburgs Frihavnsterritorium: 1) to store *Skibsværfter* og flere mindre Do., 2) to store *Spritsfabriker*, 3) en stor *Rismølle*, 4) et *Kobber Smelte- og Valse-Værk*, 5) tre store *Genever-Fabriker*, 6) en *kemisk Fabrik*, 7) to Fabriker & Oplag af *russisk Smørelie*, 8) en Del *mindre Virksomheder* af forskjellig Art.

Hvorvidt vor Export-Industri vil kunne faa nogen Betydning, vil som sagt væsentligt afhænge af det Omfang, vi formaa at give vore Handelsforbindelser. Den Handels-Omsætning, som ligger naturligt for Kjøbenhavn fremfor nogen anden Handelsstad, er den at danne Mellemledet mellem paa den ene Side vort naturlige Opland, Norge, Sverig og Østersøen, og den øvrige Verden paa den anden Side. Skjøndt vi langt fra have forstaaet helt at udnytte vor med Hensyn til denne Forretning særligt gunstige Beliggenhed, have vi dog, som bemærket, heller ikke helt forsømt den. Trods den skarpe Konkurrence, der bydes os af Udlandets store Handelssteder, hvor man har anspændt alle Kræfter for at lette Omsætningen, medens vi her i Kjøbenhavn bebyggede Gammelholm og særligt Havnegade, som om der ikke eksisterede Handel eller Skibsfart, saa er det dog navnlig i de senere Aar ved et enkelt Selskabs, ja næsten ved en enkelt Mands Bestræbelser lykkedes Kjøbenhavn at oparbejde sine Forbindelser noget. Men som bekjendt ere vore Konkurrenter i Færd med at rykke

Udsigterne
for Kjøben-
havns Fri-
havn.

Nord-Østersø- og endnu nærmere ind paa Livet: Nord-Østersø-Kanalen vil
 Kanalens væsentligt forringe Betydningen af vor gunstige Beliggenhed;
 Virkninger. Hamburg og Bremen ville ved den opnaa bedre Betingelser
 overfor vort naturlige Opland, end de hidtil have haft.
 Der er altsaa en Fare for, at vi skulle miste, hvad vi have,
 i Stedet for at erhverve yderligere og større Omsætning, hvis
 vi da ikke i Tide sørge for at imødegaa denne Fare ved som
 Modvægt derimod paa anden Maade at skaffe os selv bedre
 Konkurrence-Vilkaar, navnlig ved at fjærne de Hindringer og
 Besværligheder, vi selv have skabt, og tilvejebringe lignende
 Lettelser for hurtig og billig Expedition af Losning og Ladning
 som vore Konkurrenter. Det er allerede foran paavist, at Nord-
 Østersø-Kanalen vel vil stille Hamburg og Bremen gunstigere,
 end de nu staa, overfor Handelen paa Østersøen, men at vor
 Beliggenhed i saa Hensende dog alligevel vedblivende vil
 være bedre end deres og vil sikre os et Fortrin, hvis vi for-
 staa at benytte det. Hidtil har Hamburg væsentligt været hen-
 vist til at føre sine Varer til Østersø-Havnene enten med Jern-
 bane til Lübeck for der at indskibe dem eller pr. Skib
 omkring Skagen eller gennem Ejderkanalen. En stor Del af
 de Varer, der sendes sidstnævnte Vej, er hidtil gaaet til
 Kjøbenhavn for der atter at omlades til Østersøen. Det er
 ikke ubetydelige Kvantiteter af Gods, vi ad denne Vej have
 faaet Del i; ogsaa Varesendinger fra Hamburg til *tydske*
 Havne, t. Ex. Danzig og Königsberg, føres over Kjøben-
 havn. I Lübeck er man klar paa, at man vil tabe den
 omtalte Andel i Hamburgs Forretning paa Østersøen, og
 der har man ikke opsat at foretage Skridt til at modvirke
 dette Tab. Ogsaa Kjøbenhavn maa være klar paa, at den
 vil miste sin Andel af nævnte Forretning, ja at der vil
 gaa mere tabt end den. Navnlig ved «det forenede Damp-
 skibsselskab» har vi Forbindelse med de fleste Havne i

Østersøen, Norge og Sverig. Ligeledes har vi i de senere Aar faaet Forbindelse paa de større europæiske Havne helt ned i Middelhavet og endelig ogsaa paa New-York. Men skal vi gjøre Fyldest for vor naturlige Opgave at danne Mellemlid mellem Østersølandene og den øvrige Verden, maa vi i sidstnævnte Retning have langt flere Forbindelser. Vi maa med andre Ord optage en virkelig Handels-Konkurrence med Hamburg, træde i direkte Forbindelse med de oversøiske Pladser, hvorfra vort Opland forsynes, og hvorhen det sender sine Varer. Krigen 1848—50 og Pengekrisen 1857 lærte os i mange Retninger at frigjøre os for vor Afhængighed af Hamburg. Tydsklands Svineindførselsforbud har lært os at undvære Hamburgs Bistand ved vor Flæskeforretning paa England, ligesom i sin Tid vort mod Sverige rettede Kvægindførselsforbud lærte Svenskerne at føre deres Kreaturer direkte til England. Vi maa yderligere frigjøre os og vore naturlige Kunder for Afhængigheden af Hamburg. Fra denne By til Østersøen, Norge og Sverig maa Fragten nødvendigvis være dyrere end fra Kjøbenhavn, naar vi ikke selv kunstigt modvirke dette naturlige Forhold, medens Fragten fra oversøiske Steder til Kjøbenhavn ikke behøver at være højere end til Hamburg. Dertil kommer de enorme Bekostninger, Hamburg har maattet anvende og fremdeles maa anvende til Anlægget af sin Frihavn og til Bevaring af Elbens delvise Sejlbarhed; og endelig fordyres Hamburgs Frihavn ved hele den monopoliserede Ordning, man har givet den. — Vore Udgifter til Anlæg af Frihavn ville næppe løbe op til $\frac{1}{10}$ af Hamburgs, vort Farvand kræver ingen Udgifter til Oprensning, og vor Frihavn bør ordnes med den størst mulige Billighed for Skibsfarten og Handelen for Øje.

Hamburgerne have allerede deres Forbindelser i Orden.

Der maa
handlesstrax.

Dagen efter Kanalens Aabning vil der blive etableret en Række af faste Dampskibsruiter fra Hamburg til de forskjellige Østersøhavne. Da vil Grunden til, at Kjøbenhavn hidtil er blevet benyttet som *Mellemed i Hamburgs Handel* paa Østersøen, være fjærnet, og hele denne Omladningsforretning vil da strax *ophøre*. Det os fra Nord-Østersø-Kanalen truende Tab vil saaledes i det væsenlige indtræde *strax*, saa snart Kanalen er aabnet. Vi maa derfor allerede forinden have sørget for at erhverve nye Forbindelser, aabne nye Handelsveje og tilvejebringe en ny, *af Hamburg uafhængig*, Mellemandel; men dette kan ikke udføres og ordnes paa en Dag eller i et Aar. Sligt kræver Tid og Arbejde; og Arbejdet kan tilmed først med Virkning paa-begyndes, naar Betingelserne for den forøgede Omsætning ere tilstede, eller dog med Sikkerhed vides inden ganske kort Tid at ville komme tilstede. Det er Kjøbenhavns Situation for Øjeblikket, at *medens det Tab, Nord-Østersø-Kanalen vil berede Byen, vil indtræde strax, vil det tage lang Tid at indarbejde det Nye, der skal erstatte Tabet*. Hver Dag og hvert Aar, der hengaar, før Arbejdet kan begynde, er derfor et *uerstatteligt* Tab. Naar alle ere enige om, at Noget skal der gøres, naar dette Noget ikke kan være Andet end en Udvidelse og Forbedring af Kjøbenhavns Havn samt Nedbringelse af alle Havne- og Skibsudgifter til et Minimum, o: Anlæg af en Frihavn, saa bør ingen Tid spildes. Vore Naboer pleje ikke at drøfte en Sag saa længe som vi. Ogsaa paa den anden Side af Sundet har der hævet sig Stemmer for at indrette Frihavne. At lade dem komme os i Forkjøbet turde blive skæbnesvangert. Der maa derfor snarest muligt tages fat paa Arbejdet. Enhver, der bidrager til, at Tiden spildes, vil paadrage sig et stort og tungt Ansvar.

VI.

Frihavnens Indretning og Størrelse.

En Hovedbetingelse for, at Frihavnen kan gjøre Fyldest, er selvfølgelig den, at den er indrettet saa *hensigtsmæssigt* som muligt, at dens Benyttelse er saa *billig* som muligt og kræver saa lidt af Tid og Arbejde som muligt.

Den maa altsaa være *let tilgængelig* for Skibene Let Tilgængelighed.
 baade ved Dag og ved Nat, saa let, at forbisejlende Skibe uden stort Tidsspilde kunne løbe ind, kaste den hertil bestemte Del af Ladningen i Land, indtage anden Last i dens Sted og atter afsejle. *Bolværkspladsen* bør være Rigelig Bolværksplads.
 saa *rigelig*, at intet Skib opholdes; ethvert Skib bør strax kunne komme til Bolværk der, hvor det skal losse, og der, hvor det skal indtage den nye Ladning. Tidssvarende Losse- og Ladegrejer.
 Losning og Ladning bør foregaa ved Maskinkraft, direkte mellem Skib og Oplagshus, og de oplagte Varer bør paa letteste Maade kunne føres fra og til Pakhus.

For paa den givne Plads at fyldestgjøre disse Hensyn bør Havnebassinerne selvfølgelig have tilstrækkelig Bredde, men heller ikke mere. Langs Bolværkerne bør opføres Vareskure og Pakhuse, dog adskilt fra Bolværket ved Banespor for de bevægelige Dampkraner. Paa den anden Side af Pakhusene og Vareskurene bør være direkte Adgang til Jernbane, saa at Varerne kunne føres direkte fra og til Jernbanevognene. Vareskurene bør være saa rummelige, at Varernes Ompakning, Sortering og lignende Behandling kan foretages der.

Som oftere fremhævet indrættes en Frihavn som saadan Forbindelse med Omverdenen.
 kun for Transitforretningen, men ikke for Indførselen til

selve Landet eller for Udførselen af Landets Produkter. Heraf følger ikke, at Ind- og Udførselen skal udelukkes fra Frihavnen for at henvises til andre Havne eller andre Dele af Havnen. Handelen og Skibsfarten alder sig ikke saaledes skille ad: det samme Skib, som til Frihavnen fører Varer, der atter skulle udføres, eller som fra Frihavnen udfører tidligere indførte udenlandske Varer, det samme Skib vil ogsaa medbringe eller bortføre Varer til eller fra selve Landet. Det vilde imidlertid være saare uheldigt og besværligt, om Skibet ikke paa samme Sted kunde losse eller lade fuldt, men skulde henvises til at losse eller lade de forskjellige Varer paa forskjellige Steder. Særligt for de *regelmæssige Turbaade* er det af største Betydning, at de, naar Stykgods ikke findes i tilstrækkelig Mængde, kan komplettere deres Ladninger, f. Ex. med Foderstoffer og Kornvarer. Men disse Varer, paa hvilken Avancen er saa yderst ringe, at den ikke taaler extra Transportudgifter, skulle oftest sendes videre til Provinserne. Frihavnen bør derfor staa i nøje, let og billig Forbindelse med Indlandet saa vel som med Udlandet. — Vi have ganske vist levet her i Kjøbenhavn i 25 Aar, og gjøre det for en stor Del endnu, med en Jærnbane og en Havn, der ikke staar i Forbindelse med hinanden; men dette vistnok i hele Verden aldeles enestaaende Forhold bør dog ikke fortsættes. Det var derfor en mærkelig Ting ved Landstingets Behandling af Frihavns-Loven i Foraaret 1890, at det nægtede den i Lovforslaget begjærte *Jærnbane-Godsstation* ved Frihavnen. Der viser sig her en uheldig Mangel paa Syn for, at *Frihavnen bør staa i lettest mulig Forbindelse ogsaa med Indlandet*, idet den ikke blot skal være en Transithavn, men tillige en Ind- og Udførselshavn, kort sagt en Handelshavn. Atter her har man overset — hvad derfor atter

og atter maa fremhæves, — at den paatænkte Frihavns Betydning er den at hæve hele vor Omsætning, hele vort Forretningsliv. Hvad vi trænge til, er en Havn, der i enhver Henseende frembyder de gunstigst mulige Betingelser for Handel og Omsætning, en let tilgængelig Havn, hvor Losning og Ladning foregaar hurtigt og billigt og uden uforlødent Besvær; derfor maa denne Havn **tillige** være en Frihavn, thi kun i en saadan er det muligt at fritage Omsætningen for alt uforlødent Besvær, Udgift og Tidsspilde. En saadan Havn vil ikke blot lette Trafiken for Omladnings-Gods fra Udland til Udland, men ogsaa mellem Udland og Indland. Endog fra Indland til Indland vil Omladnings-Gods finde Vej gennem en saadan Havn. Den vil lette Indførsel af Varer til Oplægning her, uden at dets endelige Bestemmelse endnu er givet, om det atter skal udføres eller indføres til Indlandet; ja endog indenlandske Varer ville blive oplagte i en saadan Havn for muligt atter at føres ind i Landet eller at udføres, være sig uforarbejdede eller i mere eller mindre forarbejdet Stand. Kort sagt den nye Havn vil kunne benyttes og vil blive benyttet til alle de forskjellige Arter af Handels-Omsætning; ingen Art af Omsætning kan paa Forhaand udelukkes, og enhver Omsætning vil fremme og lette den hele Forretning. Det gaar jo nemlig med en Handelshavn som med den enkelte Detailforretning, jo bedre assorteret den er med alle Slags Varer, for hvilke der findes Kunder, desto flere Kunder vil den faa, desto større Omsætning vil den gjøre, desto mere vil Fortjenesten stige, desto mindre ville Udgifterne forholdsvis blive, og — *desto flere Mennesker vil den give Brødet.*

Det er ikke blot til Losning og Ladning og til Storrelse.
Sortering, Ompakning og anden mindre Bearbejdelse, at

Frihavnen bør yde fornøden Plads; ogsaa til videre Bearbejdelse, til den egentlige Industri maa der skaffes Plads med gunstigst mulige Vilkaar for dens Trivsel, altsaa med lette Transportforhold og Fritagelse for ufornøden Toldkontrol. Der er derfor god Anledning til at spørge, om den projekterede Havn med det til den paatænkte Areal ikke er for lille. Hamburgs Frihavn omfatter et Areal af c. 1600 Tdr. Land, vor her projekterede Havn har kun et Areal af c. 105 Tdr. Land, Vandarealerne iberegne. Selv med meget beskedne Forventninger om den Trafik, vi ville kunne skabe i Frihavnen, vil det angivne Areal fremtræde som meget indskrænket. Der maa derfor i Tide Udvidelighed. drages Omsorg for at *bevare og sikre Muligheden for en Udvidelse*. Det er klart, at naar Frihavnen aabnes og trækker en større Trafik ad den hidtil kun afsides beliggende Bykant, saa ville de derværende Arealer stige i Værdi. Hidtil ubebyggede Arealer ville blive bebyggede; Villa-Kvarterer som Rosenvænget, Strandpromenaden, Kalkbrænderivej o. s. v. ville i større eller mindre Udstrækning blive bebyggede med store Kaserne. Hvert Aar, der gaar, vil derfor mere og mere vanskeliggjøre en Udvidelse af Frihavns-Arealet mod Landsiden.

Naar Frihavns Vestgrændse først er fastslaaet, vil der derfor næppe nogensinde kunne være Tale om Udvidelse ad denne Kant. Vestgrændsen bør derfor straks lægges *saa vestligt, som det er muligt* uden uforholdsmæssige Udgifter, og i hvert Fald bør den ikke lægges længere mod Øst end langs den nuværende Strandpromenade og Sibbernsvej, selv om derved nogle private Arealer inddrages i Frihavnen. Hvad de derliggende Fabriker angaar, ville de meget vel kunne holdes udenfor Frihavnen, indtil Ejerne selv maatte ønske dem inddragne

under den. I Opgaven til Skitse-Konkurrencen i 1888 var det ogsaa tilladt at gaa indtil den ovennævnte Vestgrændse, men i den Plan, der ledsagede Regeringens Lovforslag i forrige Rigsdagssamling, var Grænsen trukket længere mod Øst. Dette vilde næppe være rigtigt. Selv om Frihavns-Arealet ved Udvidelser mod Nord og Syd vilde kunne faa tilstrækkelig Størrelse, saa er det dog klart, at Arealets Form ikke er uden al Betydning: altfor ringe Dybde vil nemlig være meget generende og fremkalde Vanskeligheder for de Forretningsgrene, der kræve store samlede Arealer. Men Muligheden for Udvidelse nord- og sydpaa er ingenlunde ubegrændset. Mod Nord kan Udvidelsen væsentligt kun ske ved Opfyldning i Sundet og ved Nedlæggelse af det ny Karantæne-Hospital; mod Syd kan Udvidelse kun ske paa Kastelets og Langelinies Bekostning. Udvidelse af det fra først af begrænsede Frihavnsareal er altsaa dog ikke afskaaret, blot den tilstedeværende Mulighed derfor bevares. — Dertil kommer, at Oplagshusene og industrielle Anlæg, der ikke kræve Beliggenhed umiddelbart ved dybt Vand, ogsaa vil kunne anlægges og paa tilstrækkelig betryggende Maade omhegnes *udenfor* selve det egentlige Frihavnsterræn og dog undergives dettes Vilkaar, blot de kunne bringes i Forbindelse med den egentlige Frihavn ved Jærnbanespor, og Trafikén mellem den isoleret liggende Frihavns-Fabrik (eller Oplagshus) og selve Frihavnen kan undergives fornøden Toldkontrol (enten ved Toldsegl eller ved Ledsagelse af Toldopsyn). Nødvendigheden af Spor-Forbindelse mellem isoleret liggende Frihavns-Fabriker og Oplagshuse og selve den egentlige Frihavn medfører dog, at de maa ligge indenfor en vis Afstand fra denne. — Det er derfor af største Betydning for den fremtidige Udvikling, at Anlægget

Isolerede Frihavns-Anlæg.

udføres med fornødent Fremsyn. Der kan fremdrages Exempler nok paa, at vi her hjemme have set altfor smaat paa den forventede Fremtidsudvikling, og derfor have indrettet nye kostbare Anlæg i for lille Maalestok, hvorved senere nødvendiggjorte Udvidelser enten have været ligefrem umulige eller dog forbundne med enorme Bekostninger, der ved friere Syn fra først af kunde have været sparet. Hele vor Havns i mange Henseender utaaeligt indskrænkede Forhold afgiver sørgelige Exempler herpaa: man behøver blot at nævne Havnegade, Toldboden, Frilagrene og, fra et andet beslægtet Omraade, Københavns Jærnbane forhold; endvidere kan anføres den jævnlige tilbagevendende og med store Tab og Bekostninger forbundne Mangel paa Pakhusrum, om hvilken der aldrig kunde have været Tale, naar Pladsen langs Havnen havde været benyttet med Handelens Tarv for Øje og med aabent Blik for dens Udvidelsesevne. Det er netop denne Tilbøjelighed til at se for smaat paa os selv, der hidtil har hindret en sund Udvikling af vor Handel og Industri, Allerede nu, 2 Aar efter dens Aabning, er Hamburgs Frihavn for lille; den var dog anlagt med aabent Blik for Fremtidens Krav; lad os da ikke se for smaat paa vor Frihavn, men i Tide være betænkte paa dens Udvidelse. Jo mindre Anlægene fra Begyndelsen gøres, desto nødvendiggere er det at sikre Muligheden af fornødne Udvidelser. Skulde der senere ikke blive Anledning til at inddrage alle de til Frihavnens Udvidelse reserverede Arealer, vilde disse kunne anvendes paa anden Maade. Der er saaledes ingen Fare ved at anlægge en lidt stor Maalestok, mens det vil kunne volde store Vanskeligheder og Bekostninger, hvis der knibes paa Pladsen fra først af.

VII.

Frihavns Driftsordning.

Det i forrige Rigsdagssamling forelagte Lovforslag om Frihavnen forudsatte, at et *privat* Aktieselskab skulde overtage Opførelsen og Vedligeholdelsen af Frihavns Pakhuse, Skure, Kraner m. v. Som bekjendt er en lignende Ordning indført i Hamburg for en Del af Frihavns Vedkommende, medens Pakhuse m. m. i Bremen ere opførte for offentlig Regning, men udlejede til et Selskab, som maa afgive tre Fjerdedele af Drifts-Overskudet til Staden som Amortisation paa Anlægget. Endeligt kan man tænke sig Statsdrift eller, som det her vilde blive, Drift ved *Havnevæsenet*. Det kan være meget tvivlsomt, hvilket af disse Principer, der bør foretrækkes. Det private Aktieselskab kan utvivlsomt følge en mere kulant, mere efter Omstændigheder og Forhold læmpet Forretningsgang; dets Bestyrelse kan forudsættes i højere Grad end et Statsinstituts Embedsmænd at have Øje for, at Hovedsagen ikke er den, at Reglementerne i mindste Enkeltheder give bindende Normer, der ufravigeligt følges, og at Spørgsmaal om Forstaaelsen af Tarifens Positioner ikke altid bør afgjøres saaledes, at der i Tvivlstillælde betales efter den højeste Position. Men paa den anden Side *kan* et privat Aktieselskabs Bestyrelse ogsaa se for stærkt paa egen øjeblikkelig Fordel. Endog i Hamburg, hvis Forretningsverden uden Tvivl i den Henseende har et langt friere og sundere Blik paa Forholdene, end vi her hjemme, har der været rejst grundede Klager over Frihavns-Aktieselskabets altfor høje Taxter. Men dels vare disse kun fastsatte for 2 Aar, dels

Privat eller offentlig Drift.

anerkjendte Aktieselskabets Bestyrelse Klagernes Berettigelse og nedsatte derfor selv de paaklagede Taxter. Alt vel overvejet bør vi derfor vistnok følge Hamburgs Exempel saaledes som forudsat i Lovforslaget; kun bør Taxter og Tarifer undergives hyppig Revision og ikke kunne forhøjes uden Ministeriets eller Havnevæsenets Approbation, ligesom saadan Forhøjelse kun bør tilstedes med rigeligt Varsel, for at de Handlende kunne tage Hensyn til den ved deres Dispositioner.

Private
Arealer paa
Frihavnen.

Noget beslægtet med dette Forhold er Spørgsmaalet, om det bør tillades *Private* at *eje Areal* i Frihavnen. Naar dennes Vestgrændse føres langs Strandpromenaden og Sibbernsvej, vil der under Frihavnsterrænet blive inddraget forskellige private Ejendomme, dels ubebyggede Arealer, dels Fabrikanlæg. For saa vidt de private Ejere ikke ønske deres paagjældende Ejendomme inddraget i Frihavnen eller ikke ville underkaste sig de i saa Henseende nødvendige Betingelser, bliver Spørgsmaalet simpelt hen, om de paagjældende Arealer skulle exproprieres, eller om Frihavnens Grændse skal bøjes udenom dem. Men hvis de private Ejere ønske at beholde deres i Frihavnsterrænet inddragne Ejendomme og at underkaste sig de i saa Henseende foreskrevne Vilkaar, maa det afgjøres om det kan tilstedes *Private* at *eje Dele* af selve Frihavnen. De ovenfor omtalte *isolerede* Industri-Anlæg eller Oplaghuse med Frihavns-Vilkaar kunne selvfølgelig ejes og beholdes af *Private*. Med Hensyn til dem er der ikke Anledning til anden Expropriation end den, der er nødvendig for at skaffe dem Sporforbindelse med den egentlige Frihavn. Det bliver altsaa en Expropriation til Fordel for dem og ikke imod dem; men da det er i hele Samfundets Interesse, at saadanne Anlæg ikke umulig-

gjøres, og da de med Nødvendighed kræve saadan Sporforbindelse, kan den dertil fornødne Expropriation næppe antages at stride mod Grundloven.

I og for sig er der altsaa Intet til Hinder for, at der kan existere rent private Industri-Anlæg med Frihavns-Vilkaar. Det ses da ikke, hvorfor saadanne Anlæg ikke kunne ligge indenfor selve Frihavns Omraade, selvfølgelig forudsat, at de ikke ere til Hinder for Frihavns-Anlægets tilbørlige Ordning og Indretning. Der kan saaledes formentlig ikke være noget til Hinder for, at f. Ex. Fabriken Øresund og Spritfabrikerne, hvis de ønske det, inddrages i Frihavnen som private Ejendomme. Det Samme gjælder om de langs Strandpromenadens østlige Side beliggende private ubebyggede Arealer.

Selvfølgelig kan der heller ikke være Tale om at udelukke Private fra at opføre *Pakhuse til eget Brug* paa Frihavnen. Ved at gjøre det omtalte Aktieselskab visse Indrømmelser, f. Ex. ved først at forlange Lejeafgift af Grundarealet, efter at Aktionærerne har faaet et vist Udbytte, vil man kunne favorisere dette saa meget, at der ikke vil kunne paaføres det nogen generende Konkurrence.

Private Pak-
huse til eget
Brug.

VIII.

Frihavns-Industriens Forhold til Told-Indlandet.

Under Forhandlingerne om Frihavnen har Spørgsmaalet om dennes *Forhold til Told-Indlandet* spillet en forholdsvis stor Rolle. I Landstinget udtalte Finansministeren sig derom saaledes (Landstingets Forhandlinger, Spalte 911): «Det er klart nok, at man ikke løser dette Spørgsmaal ganske simpelt ved at bestemme, at der betales samme Told for Varer, der indføres fra Frihavnsterrænet, og som ere producerede der, som af Varer, der indføres fra Udlandet. Det er klart, dermed kan man ikke nøjes. Jeg antager, man er temmelig enig om, at de Produktions-Virksomheder, som efterhaanden ville etablere sig paa Frihavnsterrænet, med Hensyn til deres Afsætning af Varer i Indlandet maa stilles saa vidt muligt lige med Produktionsvirksomheder udenfor Frihavnsterrænet.» Denne sin Opfattelse støttede Ministeren særligt paa den Betragtning, at man ved at stille Frihavns-Industrien lige med Udlandets Industri, saa vidt Indførsel til Indlandet angaar, enten vilde yde Frihavns-Industrien en Begunstigelse paa den indenlandske Industris Bekostning eller omvendt vilde stille Frihavns-Industrien ugunstigere i Konkurrencen med den indenlandske Industri. Begge Dele, dog særligt det førstnævnte Forhold, fandt Ministeren ubilligt.

Lavere Told af Frihavnsvarer end af udenlandske Varer. Først skal Opmærksomheden henledes paa, at Ministeren selvfølgelig kun taler om de Varer, der indføres fra Frihavnen og *ere producerede der*. Han tænker sig altsaa en forskjellig Behandling af disse Varer og af ganske

lignende fra Udlandet til Frihavnen og derfra til Indlandet indførte Varer, og navnlig gaar hans Tanke, saaledes som han nærmere præciserede den under Forhandlingerne, ud paa, at *de i Frihavnen fabrikerede Varer, naar de indføres til Indlandet*, kun skal betale en Told, der svarer de til deres Fabrikation benyttede, fra Udlandet indførte, *toldpligtige* Raastoffer, Hjælpebidler m. v. og altsaa ikke betale den Del af den almindelige Told, som udgjør den egentlige Beskyttelse. Derimod skulde selvfølgelig de fra Udlandet til Frihavnen og derfra til Indlandet indførte Varer betale den almindelige Told. En saadan forskjellig Behandling af ensartede Varer, der fra Frihavnen føres til Indlandet, er imidlertid kun mulig, naar Toldvæsenet bliver sat i Stand til at kontrollere, hvilke Varer der indføres i Frihavnen fra Udlandet, og hvilke Varer der produceres i selve Frihavnen. Den forskjellige Behandling forudsætter altsaa Noget, der staar i skarpeste Strid med Frihavns-Institutionens Væsen og hele Bestemmelse. Skulde Toldvæsenet kontrollere Virksomheden i Frihavnen, tilmed paa saa indgaaende Maade, at det kjender Forskjel paa, hvilken Del af en ensartet Varebeholdning, der er produceret i Frihavnen, og hvilken Del, der er indført fra Udlandet, saa vilde det uden al Tvivl gaa med Frihavnen, som det gik med Forsøget paa at bringe Oplagsbeviser (warrants) til Anvendelse her i Landet ved Lov 23de Februar 1866. — Nej! i Frihavnen maa man være fri, absolut fri, for Toldvæsenets Kontrol, saa længe de der værende Varer ikke føres ind i det toldpligtige Indland. Dette er den allervæsenligste og uomgængeligt nødvendige Forudsætning for, at en Frihavn kan benyttes efter sin Bestemmelse.

Halvtold
medfører
Toldkontrol
paa Fri-
havnen.

Nogle Exempler ville lettest illustrere dette Forhold:

Vi have en, om ogsaa kun lille, Exportforretning i Handsker; den vil sikkert kunne vinde i Betydning, naar Fabrikationen fritages for Tolden paa Raastoffet, og Handskerne altsaa kunne sælges i Udlandet saa meget billigere eller med saa meget større Fortjeneste. Hvis nu en Handskefabrik etableredes i Frihavnen, og den skaffede sig Afsætning, t. Ex. paa St. Petersborg, vilde den rimeligvis dermed kunne kombinere en Mellemandhandel med franske Handsker, der ligeledes blev afsat til St. Petersborg. Hvis denne Fabrik derhos vilde indføre nogle af sine Varer til Indlandet, og disse Varer skulde svare *forskjellig* Told, eftersom det var importerede franske Handsker eller i Frihavnen af franske Skind fabrikerede Handsker eller endelig i Frihavnen af der garvede og tilberedte Skind fremstillede Handsker, saa maatte Fabriken undergives et saa minutiøst Toldtilsyn, at hele Virksomheden blev aldeles umulig.

Skal Vin paa Flasker, der fra Frihavnen indføres til Indlandet, fortoldes forskjelligt, eftersom den er indført fra Udlandet paa Flaskerne, eller den er tilberedt og aftappet i Frihavnen, og atter forskjelligt, eftersom der til den er benyttet indført eller i Frihavnen produceret Sprit, saa maa hele Vinens Losning, Lagring, Tilberedelse og Aftapping være undergivet saa minutiøs Toldkontrol, at hele Virksomheden bliver umulig.

Det Samme gjælder et i Frihavnen etableret Væveri, hvis Tolden ved Indførsel til Indlandet skal være forskjellig, eftersom Tøjet væves af indført eller i Frihavnen spundet Garn eller er indført færdigt fra Udlandet, ò. s. v.

Kort sagt en forskjellig Behandling af de fra Frihavnen til Indlandet indførte Varer vilde medføre, at Toldvæsenets Kontrol med al i Frihavnen foregaaende Virksomhed saa

langt fra vilde blive mindre end i det toldpligtige Indland, at den tværtimod vilde blive saa nærgaaende og saa generende, at al fri Virksomhed og Rørelse i Frihavnen vilde blive aldeles umulig. Hele Frihavnsinstitutionens Karakter og Væsen vilde blive forvansket — ganske som Oplagsbevisernes.

Det er klart, at de fra Udlandet indførte Varer maa fortoldes aldeles ens, hvad enten de indføres gennem Frihavnen eller ad anden Vej; og hvis man maa opgive Tanken om en forskjellig Told for de fra Frihavnen til Indlandet førte Varer, eftersom de ere indførte fra Udlandet eller producerede i selve Frihavnen, saa er der altsaa ingen anden Mulighed, end at alle fra Frihavnen til Indlandet førte Varer fortoldes, ganske som om de kom direkte fra Udlandet; med andre Ord: *Frihavnen maa overfor Toldvæsenet betragtes ganske som et Stykke Udland*. Den Ubillighed, som Finantsministeren troede at finde heri, vil da ogsaa ved nærmere Undersøgelse vise sig paa den ene Side kun at være illusorisk, paa den anden Side at burde afhjælpes ad helt andre Veje.

Uden her at komme ind paa Spørgsmaalet om Beskyttelses- og Understøttelses-Toldens Goder og Onder kan det dog ubetinget siges, at Frihavns-Industrien, der selv frivilligt giver Afkald paa Beskyttelsestolden, fuldt vidende, at dens Konkurrenter i Indlandet vedblivende beholde den, den kan ikke beklage sig over ubillig Behandling. Den industrielle Frihavn har ifølge sit Øjemed kun Hensyn til Export-Industrien. Dette udelukker selvfølgelig ikke, at den i Frihavnen etablerede Industri ogsaa kan søge sig et Marked i Indlandet; men for at nyde Frihavns Goder og Lettelser med Hensyn til sin Hovedvirksomhed: Exportforretningen, maa den frivilligt give Atkald paa Indlandets

Beskyttelsestold og finde sig i den derved besværede Konkurrence, medens den saa atter til Gjengjæld ogsaa for sin indenlandske Forretning nyder Frihavnens Goder: Toldfrihed for de fra Udlandet hentede Raastoffer og Hjælpemidler samt Toldgodtgjørelse for de fra Indlandet hentede Raastoffer m. v. Der er ikke noget ubilligt i, at den, der vil nyde Frihavnens Goder, maa renoncere paa Toldens Velsignelser; ligesom den, der vælger disse, maa give Afkald paa hine. Valget er frit, og Enhver maa selv regne efter, hvilke Goder og hvilke Fordele mest ere tjenlige netop for hans Forretning, og hvilke Byrder den bedst kan bære. Intet kan hindre en Mand i at drive Forretning af begge Arter, dels en væsentligt paa Export beregnet Industri i Frihavnen, dels en beskyttet Forretning væsentligt beregnet for Indlandet, og endda kan han i paa kommende Tilfælde lade de 2 Forretninger supplere hinanden mod at svare ordinær Told af de fra Frihavnen hentede Varer og oppebære Toldgodtgjørelse for de fra den indenfor Toldgrænsen liggende beskyttede Fabrik gennem Frihavnen til Udlandet førte Varer. Den Ubillighed, som Frihavns-Industrien formenes at lide overfor den indenlandske, beskyttede Industri, er saaledes næppe paaviselig. Den har ingen Ret til at beklage sig.

Højere Told af Frihavns-varer end af udenlandske Varer. Anderledes er Forholdet med den Ubillighed, som den indenlandske Industri formenes at lide overfor Frihavns-Industrien, naar denne sidste nyder Toldfrihed for sine Raastoffer, Hjælpemidler m. v., mens den kun af af sine færdige Produkter skal betale samme Told, som betales af de fra Udlandet indførte Varer. Forudsætningen for denne Ubillighed er altsaa den, at *Tolden af det færdige Produkt er mindre end Tolden af de til samme anvendte Raastoffer, Hjælpemidler m. v.* Kun under

denne Forudsætning kan der være Tale om, at Frihavns-Industrien paa det indenlandske Marked vil blive begunstiget fremfor den indenlandske Industri. Der gives ganske vist saadanne Forhold under vor *nuværende Toldtarif*. Exempelvist kan anføres, at Raastofferne til Fabrikationen af kunstig Gjødning ere toldpligtige, ligesom ogsaa de til Fabrikationen anvendte Kul, Maskiner m. v.; derimod er det færdige Fabrikat toldfrit. En i Frihavnen anlagt Gjødningsfabrik vilde altsaa have en Toldbegunstigelse til Skade for de i Toldterritoriet anlagte Gjødningsfabriker; men ganske det Samme gjælder den Dag i Dag om t. Ex. den i Landskrona beliggende Gjødningsfabrik; ogsaa den kan her i Landet toldfrit indføre sit Produkt til Skade for vore Fabriker, der maa svare Raastof-Told. Fejlen er altsaa ikke den, at Frihavnsfabriken stilles lige med Udlandets Fabrik; men derimod den, at vore indenlandske Fabriker ved en forkert og urimelig Toldtarif stilles ringere end *Udlandets* Fabriker. Det vilde derfor kun være at forøge Fejlen, hvis man ved særlige Toldforanstaltninger ogsaa vilde stille Frihavnsfabriken slettere end Udlandets, i Stedet for ved forandrede Toldsatser at stille de indenlandske Fabriker lige saa gunstigt som Udlandets. Sker dette, saa bortfalder den af Ministeren fremhævede «Ubillighed»; naar nemlig Frihavnsfabrikerne stilles lige med Udlandets, og disse ikke begunstiges overfor Indlandets, saa begunstiges heller ikke Frihavns Fabriker i Forhold til de indenfor Toldgrænsen liggende Fabriker. Man har imidlertid villet fastholde «Ubilligheden» ved at gjøre gjældende, at Udlandets Fabriker dog maatte bære deres Hjemlands Told, medens Frihavnsfabrikerne vilde være aldeles toldfri. Dette holder ikke Stik; dels er det jo slet ikke givet, at paagjældende Raastoffer i Udlandet

ere belagte med Told, dels vil denne ofte være godtgjort ved Fabrikatets Udførsel. Frihavnsfabrikerne blive altsaa virkeligt stillet *lige* med Udlandets, naar de skulle betale samme Told som disse af de Produkter, som de indføre her i Landet. Hvis de derved blive begunstigede fremfor Indlandets Fabriker, er Grunden dertil altsaa den, at disse ere ringere stillede end Udlandets Fabriker. Og dette Misforhold bør da selvfølgelig snarest muligt afhjælpes.

Frihavnen er Told-Udland. Den eneste rigtige Ordning af Frihavns-Industriens Forhold til Indlandet er derfor netop den af Finansministeren tilsyneladende miskjendte, ganske simple Regel, at Frihavnen betragtes som Udland, saavidt Toldvæsenet angaar, saa at der svares samme Told af alle Varer, hvad enten de indføres direkte fra Udlandet eller gennem Frihavnen eller fra denne, og paa den anden Side, at samme Toldgodtgjørelse tilstaas for udførte toldpligtige Varer, hvad enten de fra Toldterritoriet udføres direkte til Udlandet eller gennem Frihavnen eller endelig til denne for der at oplægges eller bearbejdes.

Undtagelser. Skulde der være en ganske enkelt Forretning, som paa Grund af Særegenheder i vor nuværende Toldlovgivning kunde finde særlige Fordele ved at etablere sig paa Frihavnen for derfra at forsyne *Indlandet*, vilde det, saa fremt man ikke ønskede at foretage paagjældende Ændringer i Toldloven, være en korrekt og berettiget Fremgangsmaade at *forbyde* saadanne Forretninger paa Frihavnen. Et Exempel paa saadanne Forretninger afgiver under de nuværende Toldforhold *Bog- og Avis-Trykkerier*. —

Toldklarering. Medens Frihavnen saaledes af Toldvæsenet bør behandles og betragtes som Udland, er der dog i en Henseende Forskjel: *Toldklareringen* bør paa enhver mulig Maade lettes for de Varer, der fra Frihavnen skulle ind-

føres til Indlandet, derved at den kan foregaa i Frihavnens Pakhuse, Oplagsskure, Fabriker, kort sagt hvor Varerne findes og enten indlades i Skib til Indlands-Havn eller paa Jærnbane- eller anden Vogn. Overhovedet maa — som atter og atter bemærket — i Frihavnen *Alt* være ordnet og indrettet med den størst mulige Besparelse af Tid, Bekostning og Arbejde for Øje. —

Der er et andet med foran nævnte noget beslægtet Spørgsmaal, der ligeledes har voldet noget Besvær under Forhandlingerne om Frihavnen; det er det Spørgsmaal, *om de i Frihavnen fortærede Varer skulle fortoldes eller ej.* Spørgsmaalet er i og for sig af saare underordnet Betydning og er egentlig slet ikke nyt og ukjendt, men forlængst besvaret i Praxis baade her og andet Steds; det lyder blot noget anderledes, nemlig om den ombord paa et fra Udlandet kommet Skib, medens det ligger i Havnen, fortærede Proviant skal fortoldes. Næppe Nogen vil besvare dette bekræftende, og det uden Hensyn til, om Provianten fortæres af Skibets egen Besætning eller af de ved dets Losning og Ladning assisterende Folk eller af Besøgende ombord. Ganske vist er Spørgsmaalet for Frihavnens Vedkommende af noget større Betydning, og det er selvfølgelig derfor, at det overhovedet er blevet rejst; men det er og bliver dog alligevel underordnet. De er klart, at skjønt det er nødvendigt, at det i Frihavnen beskæftigede Personale maa have Adgang til at faa Sult og Tørst tilfredsstillet uden at skulle forlade Frihavnen, bør der dog ikke i Frihavnen kunne etableres Beværtninger, Restaurationer eller desl. *til Konkurrence med de indenfor Toldgrænsen liggende ligeartede Etablissementer:* man bør ikke kunne gaa ind i Frihavnen *for at* spise og drikke billigere af ufortoldede Varer. Blot dette

Told paa de
i Frihavnen
fortærede
Varer.

ene Hensyn varetages, er det iøvrigt uden stor Betydning, om det her omhandlede Spørgsmaal besvares paa den ene eller den anden Maade. For den benægtende Besvarelse kan henvises til, at ligesom Kul til de i Frihavnen arbejdende Maskiner selvfølgelig er toldfri, saaledes bør ogsaa de til den levende Krafts Udvikling forbrugte Raastoffer: Havre og Hø til Hestene, Mad og Drikke til Menneskene, være toldfri. For den bekræftende Besvarelse kan anføres Hensynet til, at de indenfor Toldgrænsen bosatte Beværtere ville blive noget ugunstigere stillede i Konkurrencen med de i Frihavnen etablerede, selv om al Omgaaelse kunde hindres. Det vilde dog sikkert medføre en meget vanskelig og bekostelig Toldkontrol, hvis man vilde paalægge de i Frihavnen fortærede Varer Told. Maaske den praktisk bedste Løsning derfor var den, at der paalagdes de i Frihavnen etablerede Beværtninger, Restaurationer o. s. v. en passende *Afgift*, saa at deres Priser ikke kunde sættes væsentligt lavere end i de toldpligtige Forretninger indenfor Toldgrænsen.

IX.

Frihavnens Betydning for Landet.

Folketællingen den 1. Februar 1890 har oplyst, at hele Landets Befolkningstilvæxt i Aarene 1880—89 udgjorde ca. 200,000 Mennesker. Den saaledes voxende Folkemængde kræver forøgede Midler til sit Livsophold; men hvorfra skal disse forøgede Midler tages, naar der fra alle Sider lyder Klager over økonomisk Tilbagegang og forringet

Arbejdsfortjeneste? Det er klart, at Landets Hovederhvervskilde, Landbruget, hvor stærkt dette end udvikles, dog kun i forholdsvis ringe Grad vil kunne skaffe Arbejde og Fortjeneste til flere end nu. I det nævnte Tidsrum er Folke­mængdens Forøgelse i Landdistrikterne ogsaa kun ca. 30,000. Den øvrige Del af Befolkningens Fødseloverskud er altsaa henvist til andetsteds at søge sit Erhverv; det er Handelen, Industrien og Søfarten, der skal give Overskuddet Arbejde og Livsophold. Hvis disse Erhverv ikke kunne optage den forøgede Befolkning og sikre den et passende Livsophold, ja, saa er der ikke andet for end *Udvandring*. Denne er derfor ogsaa tiltaget meget betydeligt, eftersom den økonomiske Tilbagegang voxede. I Aarene 1870—79 udvandrede c. 36,000 Personer; i 1880—89 udvandrede c. 77,000, mere end det dobbelte Antal af det foregaaende Tiaar. Dette er saa meget mere betegnende, som ogsaa Forholdene i de Egne, til hvilke vor Udvandring væsenligt gaar, var i Tilbagegang; Grunden til den forøgede Udvandring kan altsaa ikke søges i, at Fristelsen var større, Udsigterne bedre, men tvertimod deri, at Trangen her hjemme var større, Udsigten til Erhverv her hjemme ringere; derfor blev Udvandrer­skaren i større og større Masser *tvunget* fra Hjemmet. Med dobbelt Sorg og Bekymring maa man se paa den Udvandring, der sker, — ikke fordi Udlandet vinker med lokkende Udsigter —, men fordi Hjemmet ikke formaar at give sine Børn et tilfredsstillende Erhverv. Det er derfor naturligvis af største Betydning, at Arbejdsmarkedet her hjemme udvides og forøges, saa at det kan optage hele Befolknings­Forøgelsen, ogsaa den Forøgelse, som Landbruget ikke kan give Beskjæftigelse, fordi dets Arbejdsbehov nu engang er knyttet til og betinget af det dyrkelige Areal­Størrelse

og Beskaffenhed. De Erhverv, der ikke saaledes ere naturbegrænsede, maa udvides og styrkes, og da først og fremmest derved, at de Hindringer, vi kunstigt have skabt os selv, fjærnes, og vore naturlige Betingelser for lønnende Erhverv fuldtud benyttes. Handel og Søfart har hele Verden for sig, det samme gælder tildels om Industrien, ogsaa den kan søge sit Marked over hele Verden. Om den vil være i Stand til at benytte dette store og ubegrænsede Marked, beror paa, om den kan skaffe sig Raamaterialier, Arbejdskraft og personlig Dygtighed i saadant Omfang og paa saadanne Vilkaar, at den kan optage Konkurrencen. De fleste og vigtigste Raamaterialier kunne vi utvivlsomt faa i Kjøbenhavn lige saa godt og lige saa billigt som mange af vore Konkurrenter. Kul, Jærn, Træ, Bomuld, Uld, Korn, Sprit, Papirmasse og mangfoldige andre Raastoffer behøve ikke være dyrere i Kjøbenhavn end i London, Hamburg, Stettin eller andre nærliggende store Handels- og Industri-Pladser. Arbejdskraft have vi, naar vi ikke tvinge den til at udvandre; og den personlige Dygtighed bør vi vel dog kunne tilvejebringe.

I Tiaaret 1880—89 optog Kjøbenhavn over 100,000 Mennesker eller omtrent $\frac{2}{5}$ af hele Befolkningens Tilvæxt; det er mere end tvivlsomt, om Kjøbenhavn vedblivende vil være i Stand til at modtage en saa stærk Indvandring fra det øvrige Land, naar den ikke blot ikke har Udsigt til bedre Arbejdsvilkaar end hidtil, men ved Nord-Østersø-Kanalens Aabning endog faar langt ringere Vilkaar. Vi have derfor kun et Valg: enten maa vi se Udvandringen, den af Nød og Arbejdsløshed fremtvungne Udvandring, tiltage i enormt stigende Grad, eller vi maa tilvejebringe Mulighed for, at den By, til hvilken Befolknings-Tilvæxtens store Masse søger, ogsaa kan ernære den, derved at de Erhverv,

Handel, Industri og Søfart, der kunne drage Indtægt og Fortjeneste fra hele den øvrige Verden, frit og ubundet af kunstige Hindringer kan optage Konkurrencen med dem, der hidtil have været vore Mestre. Lad os da lære af disse vore Mestre, hvad det er, der hidtil har manglet os!

Det vilde i det hele være et Fejlsyn, dersom man vilde anse Frihavnen for at være en Sag, der kun vedkommer Kjøbenhavn eller, ifølge et endnu snævrere Syn, den kjøbenhavnske Handelsstand. I første Række vil den ganske vist gavne Kjøbenhavn, fremme Byens Handel, Industri og Skibsfart. Men idet Frihavnen trækker Fortjeneste til Kjøbmænd og Industridrivende, vil den ogsaa gjøre det til Arbejderne og derigjennem til alle Næringsdrivende. Denne Fortjeneste vil komme ude fra; ikke en Øre vil tages fra Provinserne. Frihavnen skal ikke begunstige Kjøbenhavn paa Proviensbyernes Bekostning, men den skal sætte Kjøbenhavn i Stand til at tage Kampen op med de *udenlandske* Handelscentre.

Frihavnen vil paa mange Maader komme hele Landet tilgode. Jo mere direkte og i jo større Partier, den kjøbenhavnske Grossist kan købe sine Varer, desto *billigere* vil han kunne skaffe Landet dets *Forbrug*. Jo *bedre* udenlandske Forbindelser, han har, desto bedre vil han kunne *sælge vort Lands Produkter* til Udlandet. Dernæst vil den *større Forbrugsevne i Kjøbenhavn* forøge Efterspørgslen efter Landets Produkter.

I national Henseende har det overordenlig stor Betydning, at Kjøbenhavn sættes i Stand til at kunne hævde sin Stilling som Landets merkantile Centrum, særligt lige overfor Hamburg. Man tænke blot paa Tidsrummet fra 1813 og lige til 1864, da den danske Handel mere eller mindre var i Hænderne paa Udlandet. Ogsaa i vort For-

hold til det danske Sønderjylland har det overmaade meget at sige, om Kjøbenhavn skal staa som en livskraftig By, med hvilken det er Umagen værd at vedligeholde Forbindelsen, eller hensygnende, ude af Stand til at modstaa Konkurrencen, om vore Landsmænd paa den anden Side Grænsen skal tvinges til stadigt at rette Blikket mod Syd, eller om de kan se hen til Kjøbenhavn som deres økonomiske Hovedstad, saaledes som f. Ex. Skaaningerne hidtil have gjort, en Stilling, det uden Frihavn vil være umuligt for Kjøbenhavn at hævde i Længden.



INDHOLD.

	Side
I. Indledende Bemærkninger	1
II. Frihavnen ved Kjøbenhavn	8
III. Vore Konkurrenter	16
IV. Kjøbenhavns Betingelser for at kunne udnytte Frihavnen ...	23
V. Frihavns-Forretninger	29
VI. Frihavns Indretning og Størrelse	36
VII. Frihavns Driftsordning	43
VIII. Frihavns-Industriens Forhold til Told-Indlandet	46
IX. Frihavns Betydning for Landet	54

INDEX

Faint, illegible text, likely a table of contents or index entries.



