

Nationaløkonomisk Forening.

Møde d. 1. Marts 1894.

Frihavnen og Trafikforholdene.

Grosserer O. B. Muus indledede Diskussionen med følgende Foredrag:

Man er — særlig i Kredse, der ikke staa i noget direkte Forhold til Spørgsmaalet om Københavns Frihavn tilbøjelig til at betragte denne som noget helt nyt uden Forbindelse med eller Grundlag i det alt bestaaende — som et Spring ud i det Ubekendte, hvor man vel haaber, at der skal skabes nye Lettelser for Trafiken og aabnes nye Erhvervskilder for Byens og Landets Borgere, men hvor dette Haab mindre støtter sig paa en videre Udvikling af den alt bestaaende Handel og Skibsfart end paa Ønsker om at kopiere Hamborg og Bremen. Denne Opfattelse er imidlertid urigtig. Anlægget af Københavns Frihavn er et aldeles naturligt Led i vor Havns og Trafiks Udvikling, — en Udvidelse, uden hvilken den hele Virksomhed vilde trues med Stagnation, uden hvilken vore Handlende og Sømænd vilde være ude af Stand til at optage Kampen mod den stigende Konkurrence, ude af Stand til at opfylde de Krav, som Nutiden maa stille. Taget i store Træk betegner enhver Del af

Københavns Havn et særligt Led i Udviklingen — bærer dens Spor, og har i sin Beliggenhed etc. netop Mulighederne for Opfyldelsen af de Krav, som den Tid og den Udvikling stillede. — Kristianshavn betegner den gamle Tid, den rigtige Sejlskibsperiode, hvor Købmændene tildels med egne Skibe indførte hele Sejlskibsladninger og i væsentlig Grad oplagde disse paa egne Pakhuse til senere Fordeling blandt Firmaets Kunder. Københavns-Siden i den nuværende Havn betegner Dampskibstrafikens Overherredømme, — Kristiansgade og Gasværkshavnen væsentlig den store Kultrafik, som der i Byens Centrum fandt let Afsætning. Gammelholm og Kvæsthusbroen rummer den stærkt udviklede Trafik med regelmæssige Turbaade, og endelig Korn-tørringsmagasinet og Larsens Plads karakteriseres i væsentlig Grad ved den betydelige Import af Korn og Foderstoffer tildels med store dybtgaaende Dampere, medens ogsaa de oversøiske Turbaade her maatte søge Ly, thi intet andet Sted var det uden alt for urimelige Omkostninger muligt at skaffe tilstrækkelig dybt Vand for disse store Dampere. I hele den sydlige Del af Havnen fra Nyhavn og ned mod Kalveboderne hæver nemlig Saltholms-Kalken sig saa højt, at en Uddybning udover 19 à 20 Fod ikke godt vilde være gennemførlig. Netop dette Forhold har været af allerstørste Betydning overfor Spørgsmaalet om Havnens fremtidige Udvidelse, der som Følge heraf nødvendigvis maatte ligge mod Nord.

Spørger man nu om, hvilke særlige Krav der ligger i Nutidens Udvikling og derfor maatte blive bestemmende for denne Udvidelse af Havnen, da er de fornemlig tre:

- 1) Bekvem Adgang for store, dybtgaaende Dampere.
- 2) De billigst mulige Losnings-, Oplægnings- og Omladningsforhold.
- 3) En let Forbindelse mellem Jernbanen og Havnen.

Hvad det første Punkt — bekvem Adgang for store Dampere — angaar, da er det jo en vel bekendt Sag, at de store Dampere sejle betydeligt billigere end de mindre, og at netop derigennem den ofte paafaldende store Trafik paa fjerntliggende Egne bliver mulig.

For at give et Begreb om hvilken betydelig Trafik der lejlighedsvis kan være Tale om med saadan store Fragtdampere, skal jeg anføre, at foruden et Par store Bomuldsfrø-kage-Ladninger fra New-Orleans og c. 7 à 8 Maisdampere, har her i det sidste Halvaar losset 35 store Fragtdampere fra Sortehavet hovedsagelig med Byg, Rug og Hvede. Disse Dampere rumme i Reglen ca. 6000 Ctr. og har et Dybtgaaende af 20—24 Fod enkeltvis endog op til 26 à 27 Fod. — Det er en Selvfølge, at en saa stor Trafik som den, denne Vinter har frembudt, har voldt de største Vanskeligheder under de uheldige Forhold, hvorunder vi arbejder i den gamle Havn, hvor egentlig kun Larsens Plads er tilgængelig for saa store Dampere. En Uendelighed af Bryderier og mange Tusinder af Kroner vilde være sparede, hvis vi allerede i denne Vinter havde haft Frihavnen i Virksomhed, og denne vil derfor utvivlsomt i højeste Grad bidrage til yderligere at trække saadan store Lastedampere hertil.

En endnu større Rolle vil dog Frihavnen spille for de store oversøiske Turbaade, og netop ved den Regelmæssighed, hvormed de besejle Havnen, er

deres Betydning for Trafiken saa meget større. Ved hver ny oversøisk Linje, som vi evne at drage ind til København, skabes der ny Virksomhed for de talrige mindre Dampskibslinjer, der herfra skulle besørge de oversøiske Varer til andre Havne. Hidtil har vi som bekendt kun haft 2 oversøiske Linjer paa København, Thingvalla Linjen og den tyske New-Yorker Linje.

Allerede længe har der været Bestræbelser oppe for at skabe nye Linjer, men hidtil forgæves. Det er da en af Frihavns Fortjenester, at den allerede nu kan ventes at drage to nye oversøiske Linjer hertil, nemlig en paa Brasilien og en paa New-Orleans. — Destoværre bliver det ikke danske Linjer, idet de daarlige Forhold, hvorunder Dampskibsselskaberne i de senere Aar arbejder, samt ogsaa Mangel paa tilstrækkelig ledig Kapitalmiddel har hindret Dannelsen af danske Selskaber, men er det end fremmede Selskaber, der etablere disse Linjer, vil de dog være til største Gavn for os, og det har ogsaa sin Interesse herigennem at se, i hvilken Grad navnlig Hamborgerne have Øje for vor Frihavns Betydning.

Den Brasilianske Linje oprettes af Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrt Gesellschaft. Dets Dampere vil besejle Linjen Sydamerika Hamborg-København og tilbage over Hamburg til Sydamerika. Fragten til København menes foreløbig at blive 22 (6, Ton imod 20) til Hamborg pr. Ton, men da den skandinaviske Trafik paa Rio er stor nok til formentlig alene at kunne beskæftige en Damperlinje, og da Skibsudgifterne her vil blive betydelig mindre end i Hamborg, saa haaber man inden ret længe at kunne opnaa en endnu gunstigere Fragt.

New-Orleans Linjen startes af Hamburg Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft — Routen bliver New-Orleans — København — Hamburg — New-Orleans, idet der fra New-Orleans kan ventes saa store Vare-mængder til København, at denne formenes at maatte anløbes først. Det er navnlig med Mais, Hvede, Bomuldsfrøkager, Bomuld, Oleomargarin, Fedt og Kød, at man venter at kunne sikre en meget stor Trafik paa Skandjnavien. New-Orleans — Routen har en ganske særlig Interesse ved den Iver, hvormed den støttes fra amerikansk Side. Der er blandt Vest- og Syd-Staternes stærkt exporterende Byer en livlig Bevægelse for at frigøre sig fra Østens, særlig New-Yorks Overherredømme. Jeg skal eksempelvis nævne en Plan om at forbinde Chicago med St. Louis ved en Kanal og derved muliggøre det at drage Trafiken derfra til New-Orleans.

Hele denne Tendens — derunder Forhandlingerne om en Dampskibsforbindelse mellem New-Orleans og København — har spillet en meget stor Rolle, er et fortrinligt Kort paa vor Haand, og der aabnes ved denne Route f. Ex. Mulighed for en betydelig Transitforretning ved de enorme Kvantiteter Bomuld, der aarlig indføres til Rusland.

Jeg skal i Forbindelse med de oversøiske Linjer omtale, at der i Frihavnen allerede er bestilt Lokaler for et Siamesisk Handelsselskab, og man tør maaske deraf haabe, at der ogsaa kan vise sig Mulighed for inden alt for lang Tid ogsaa at faa knyttet en indisk Dampskibslinje til Frihavnen.

Med Hovedformaalet, at drage de store oversøiske Dampere til sig, var Frihavnens Beliggenhed for saavidt

givet, som man kun der kunde tilvejebringe tilstrækkeligt store Havnebassins med den fornødne Vanddybde og bekvem Adgang umiddelbart fra det dybe Løb i Øresund.

For at støtte Trafiken var det imidlertid nødvendigt, at alle Omkostninger saavel for Skibe som for Varer blive saa smaa som muligt. For Skibenes Vedkommende er dette opnaaet ved Ophævelse af Skibsafgiften og Ophævelsen eller Omlægningen af Havneafgiften. Jeg skal eksempelvis nævne, at medens et Skib for at losse ved Quai i Hamburg maa i egentlig Skibsafgift betale 85 Pfennig pr. Læst, vil det her i alt kun have at betale $33\frac{1}{3}$ Øre pr. Læst. Men ogsaa i alle andre Henseender arbejdes der hen til her at bringe Omkostningerne ned til det mindst mulige.

Ved at Skibet losses i en Frihavn undgaas alle Bekostninger, Forsinkelser og øvrige Gener, der nødvendigvis følger med Toldopsyn. Man kan uhindret losse, om man vil hele Døgnet, og jeg skal som Exempel paa, hvad dette vil sige, nævne, at allerede for flere Aar siden blev det opgivet, at Forenede Dampskibsselskab for extra Toldtilsyn udover Toldtid her i København betalte aarlig ca. 75,000 Kr. — Hvilken betydelig Lettelse for selve Varetrafiken og Varernes Behandling Fritagelsen for Toldvæsenets Indblanding yder, behøver jeg i denne Sammenhæng ikke at komme ind paa, men skal gaa over til at berøre de Midler, hvorved man i Frihavnen forventer, at kunne transportere og behandle Varerne saa billigt som overhovedet mulig, idet jeg skal forudskikke den Bemærkning, at man her, ved at begynde fra bar Grund paa et nyt Terræn og med fuldt Kendskab til andetsteds

vundne Erfaringer, har haft en overordentlig stor Fordel. — Hovedinteressen i Frihavnen vil foreløbig knytte sig til den inderste Del af Østmolen, hvor der nu er under Bygning et stort 5 Etages Pakhus og et 2 Etages Skur alt med underliggende Kælderrum. Ved Hjælp af transportable elektriske Kraner kan Varerne direkte fra Skib føres enten til Jernbanevogn, til Kælder, Underrum eller til den udfør 1ste Loft værende Perron. Paa denne Perron lægges Varerne fra Kranen paa smaa Vogne, der ad Spor med Lethed bringes til et hvilket som helst Sted paa Loftet eller ved Hjælp af Elevatorer føres til et af de ovenover liggende Lofter. — Bag Pakhusene ligger Jernbanespor, hvormed Varerne kan forsendes videre, og Øst for disse ligger atter Langelinjeskuret ved Østquaien, der bekvemt kan anløbes af de fra den gamle Havn udgaaende Dampere for at medtage Varepartier. — De store oversøiske Dampere vil altsaa i vor Frihavn kunne losse direkte til Pakhus, medens Varerne fra Quaiskurene i Hamburg atter maa tages i Lægter for at bringes til Pakhusene og i Bremen ved store Kraner atter maa flyttes til de bag Quaiskurene liggende Pakhuse. Atter paa dette Omraade vil vi altsaa her arbejde billigere.

Af Hensyn til den for København saa vigtige Korntrafik — særlig Mais og Sortehavnskorn — bliver der paa Midtermolen bygget et stort Silopakhus, hvor man ved Hjælp af Transportbaand og Elevatorer fører Kornet direkte fra Skibet op i Pakhuset og derfra atter kan lade det af sig selv løbe ned i Jernbane eller andre Vogne eller i Skibe, der lade ved Pakhuset. — Paa Grund af den Kraft og Hurtighed, hvormed man her vil kunne arbejde, forventer man at kunne losse og

oplægge Ladningen fra en almindelig Odessadamper i ca. 24 Timer. Da nu en saadan Damper almindelig bruger ca. 8 Dage til at blive losset, er det naturligt, at Damperne — for hvem Tid absolut er Penge — vil betale en betydelig Godtgørelse for saa hurtig Losning. Herved mener man helt at kunne undgaa den saa besværlige og sinkende Udlevering af Varerne fra Skib, hvor man ofte maa holde i halve Dage for at faa Læs, saaledes at Modtagerne fremtidig i Ro og Mag kunne afhente deres Varer fra Pakhuset.

Jeg skal endnu kun nævne, at der ved den vestlige Side af Havnen allerede er projekteret en stor Bygning, hvori man venter at samle andre Grene af Trafiken, samt at man vel tør gøre sig Haab om, at det ved Overenskomst med Kommunen vil lykkes, at faa etableret mekaniske Losseapparater for Kul ved den nuværende saakaldte Kalkbrænderihavn. — Det vil af disse løse Træk ses, at det er store Kræfter, der bliver sat i Bevægelse for at Losning, Opladning og Udlevering af Varerne kan ske saa hurtigt og billigt som muligt.

Jeg vender mig nu til det tredje Punkt Jernbaneforbindelsen. Medens Jernbanerne i de fleste store Handelsstæder i mange Aar har været en Hovedfaktor for Havnetrafiken, har dette ikke været Tilfældet i København. Vor Beliggenhed paa en forholdsvis lille Ø knyttede fra første Færd i overvejende Grad vor hele Trafik til Skibsfarten. Vort naturligste og nærmeste Opland paa selve Sjælland er i saa mange Tilfælde absolut henvist til at tage sine Varer fra os, at nogen Fordyrelse af Varerne ved at maatte køres paa Vogn til eller fra Jernbanen ikke muliggjorde Kon-

kurrence fra anden Side. Man maatte finde sig deri, men utvivlsomt er det, at Manglen paa en ordentlig Forbindelse mellem Jernbanen og Københavns Havn har kostet og endnu koster særlig Sjællands Landbrug store Summer hvert Aar. — Vel har vi jo en saa kaldet Havnebane, men dels er dens Benyttelse af Mangel paa Plads meget begrænset, dels gaar den kun til den mindre dybe og mindre benyttede Del af Havnen. — Det er Dampfærgerne, der i væsentlig Grad har forandret hele Situationen, og som ved at sætte os i direkte Jernbaneforbindelse med Fyn og senest med Sverige, har skabt helt nye Muligheder for Udviklingen af Københavns Jernbanetrafik. — For at vise hvilken forbavsende Evne Dampfærgerne har haft til at skabe ny Trafik, maa jeg nævne et Par Tal. I 1871/72, før Færgen kom over Lillebælt, var Varetrafiken der 184,000 Centner. Aaret efter var den 241,000 Centner og steg nu regelmæssigt i de første Aar med henimod 100,000 Centner om Aaret. I de forløbne 20 Aar er den fra 241,000 Centner steget til 1,963,000 Centner. — Ved Storebælt viser det samme sig. 1883/84, Aaret før Dampfærgen, var Varetransporten 290,000 Centner Gods. Aaret efter 429,000 Centner, og de følgende Aar vise en Stigning af henimod 100,000 Centner pr. Aar. I 8 Aar er Varetransporten med Færgen over Storebælt steget fra 429,000 Centner til 1,463,000 Centner. En endnu mere forbavsende Stigning i Trafiken har dog Færgen mellem Helsingør og Helsingborg fremkaldt. Her var i 1891/92 Varetrafiken 60,000 Centner. I 1892/93 derimod 785,000 Centner, og alene i de 10 første Maaneder af 1893/94 — 950,000. — Og hvad viser nu disse Tal andet, end at Køben-

havn foruden at være et maritimt Centrum ogsaa er blevet et Jernbanecentrum. — Over København forsendes nu Trælast fra Sverige til Vest- og Nord-Jylland. Store Mængder af Sild komme fra Gøteborg og gaa tildels til Tyskland og saa fremdeles.

Ogsaa for Varer, der kommer hertil ad Søvejen, har Forbindelsen naturligvis haft sin Betydning, og trods de store Omkostninger har vi sendt større Partier Odessakorn pr. Jernbane til Fyn og lignende Varer til flere af de svenske Byer.

For at Jernbanerne kan faa den rette Betydning for København, kræves imidlertid 2 Ting. Dels er en betydelig Udvidelse af Banegaarden nødvendig saaledes, at der ikke alene bliver rigelig og bekvem Plads for den daglige Trafik, i Modsætning til at Jernbanebestyrelsen — trods den største Imødekommehed og de yderste Anstrengelser — iaar gentagne Gange har maattet nægte at modtage Varerne, men tillige saaledes at der skaffedes bekvem Oplagsplads for større Varepartier ved selve Banegaarden. Kun derved bliver det muligt her at skabe et virkeligt Trafikcentrum. — Endvidere maa Jernbane og Havn ikke som nu skilles fra hinanden ved en kostbar og besværlig Vognkørsel, men tværtimod nøje knyttes sammen.

Dette vil i væsentlig Grad ske i Frihavnen og denne Sammenknytning vil utvivlsomt blive en af de vigtigste Faktorer i Københavns fremtidige merkantile Udvikling.

Allerede de nu bestaaende Jernbaneforbindelser vil, naar de knyttes til Havnen, fremkalde en betydelig Trafikforøgelse, og den nye Malmøfærge vil formentlig mere end nogen anden bidrage hertil, idet den direkte

vil knytte Frihavnen til det svenske Jernbanenet. — Endnu yderligere Udvidelser ere dog mulige. I Landskrona er man rede til at bringe betydelige Ofre for at opnaa en Færgeforbindelse med København, og naar en Gang en Damp-Færge forener Gedser med Warnemünde, aabnes der atter her nye Muligheder for en maaske endnu langt større Trafik. Naar man ser de Fordele som en god Forbindelse mellem Havn og Jernbane allerede nu vil frembyde, og den betydelige Trafikforøgelse, som den vil fremkalde, kan man kun inderlig beklage de Vanskeligheder, som det møder at skaffe os gode eller endog kun forsvarlige Banegaardsforhold, og som rejse sig selv ved en saa lille men saa vigtig Foranstaltning som at bringe Hovedpunktet for den store Godstrafik i den gamle Havn — Larsens Plads og Korntørringsmagasinet — i Forbindelse med Jernbanen.

Grundtanken ved Københavns Frihavnsanlæg er altsaa Bestræbelserne for her at skabe et stort Trafikcentrum, hvor Skibsfart og Jernbaner komme til at arbejde sammen, og hvor ikke mindst svensk og dansk Trafik vil komme til at række hinanden Haanden.

Meget Arbejde og mange Kampe har det kostet, før Planen blev modnet til Udførelse, men ligesom selve Anlægget hidtil med stor Energi er blevet gennemført under heldige Forhold, og ligesom allerede den nærmeste Tid synes at varsle en ret betydelig Trafikudvikling, saaledes tør man vel ogsaa haabe, at Fremtiden vil evne at udnytte de store Muligheder for ny Trafik og nye Erhvervsilder, som dette Anlæg utvivlsomt rummer.

Under den Diskussion, der ledsagede Foredraget, dels umiddelbart efter dette, dels ved Bordet, fremkom Indlederen med følgende supplerende Bemærkninger, der her gengives referatmæssigt:

Om Fragten til København udtalte Indlederen, at naar den er langt dyrere end til Hamborg, har dette først og fremmest sin Forklaring deri, at Veglængden er større, og at Skibene nu have større Omkostninger i Københavns Havn end i Hamborgs. Men dernæst maatte det erindres, at der altid fragtes billigst til de største Pladser, hvilket tildels — men ogsaa kun tildels — havde sin Grund i den større Udsigt til at faa Returfragt, som de store Handelscentre frembyde. Exempelvis kunde dog nævnes, at man i Cement har Udsigt til at vinde et nyt Exportemne, der særlig for oversøiske Linjer, synes at kunne faa endel Betydning. Om Exporten fra København udtalte Indlederen forøvrigt, at det vilde være af stor Betydning at tilvejebringe en større Export, men at det i det hele taget var vanskeligt at exportere nye danske Produkter.
