

REMISSIONEN AF 14. APRIL 1842 OG 27. MARTS 1844

STUDIE I DANSK OVERSØISK HANDEL

AF RICH. WILLERSLEV

DEN offentlige mening i Danmark saaledes som den i 1830erne og 1840'erne gav sig udtryk i aviser, tidsskrifter og stænderforsamlinger, var principielt saa frihandelsvenligt indstillet som næppe i noget andet land, bortset fra England.

Ogsaa indenfor landets økonomiske administration var de liberalistiske synspunkter i dette tidsrum ganske dominerende. I Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet var man som venteligt vel bevandret i den moderne økonomiske litteratur — Adam Smith's »Wealth of Nations« var iøvrigt allerede 3 aar efter dens udgivelse blevet oversat til dansk — og de liberalistiske slagord sætter ofte deres umiskendelige præg paa kollegiets betænkninger. Man følte sig med rette i pagt med tiden ved at optræde som fortaler for udvidelse af handelsfriheden. »Man erkender i alle lande,« hedder det saaledes i en af betænkningerne paa denne tid, »mere og mere rigtigheden af, at indførselsforbud og uforholdsmæssig høje indførselstoldsatser ophæves. De seneste diskussioner i England bærer et nyt vidnesbyrd derom. Konsumenternes interesse træder overalt bestemmende frem som den, hvortil det i produktiv og finansiel henseende er det ene rigtige at tage hensyn.«¹⁾ Som det fremgaar af citatet var kollegiet ogsaa stærkt interesseret i de store offentlige debatter i England om tidens altoverskyggende økonomiske problem: protektionisme kontra frihandel.

1830erne og 1840erne indledte da ogsaa en i dansk handelspolitik udpræget liberal periode, hvor man fjernede de levn fra den

¹⁾ (RA.) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske Forestillinger 1842 nr. 30.

REMISSIONEN AF 14. APRIL 1842 OG 27. MARTS 1844

STUDIE I DANSK OVERSØISK HANDEL

AF RICH. WILLERSLEV

DEN offentlige mening i Danmark saaledes som den i 1830erne og 1840'erne gav sig udtryk i aviser, tidsskrifter og stænderforsamlinger, var principielt saa frihandelsvenligt indstillet som næppe i noget andet land, bortset fra England.

Ogsaa indenfor landets økonomiske administration var de liberalistiske synspunkter i dette tidsrum ganske dominerende. I Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet var man som venteligt vel bevandret i den moderne økonomiske litteratur — Adam Smith's »Wealth of Nations« var iøvrigt allerede 3 aar efter dens udgivelse blevet oversat til dansk — og de liberalistiske slagord sætter ofte deres umiskendelige præg paa kollegiets betænkninger. Man følte sig med rette i pagt med tiden ved at optræde som fortaler for udvidelse af handelsfriheden. »Man erkender i alle lande,« hedder det saaledes i en af betænkningerne paa denne tid, »mere og mere rigtigheden af, at indførselsforbud og uforholdsmæssig høje indførselstoldsatser ophæves. De seneste diskussioner i England bærer et nyt vidnesbyrd derom. Konsumenternes interesse træder overalt bestemmende frem som den, hvortil det i produktiv og finansiell henseende er det ene rigtige at tage hensyn.«¹⁾ Som det fremgaar af citatet var kollegiet ogsaa stærkt interesseret i de store offentlige debatter i England om tidens altoverskyggende økonomiske problem: protektionisme kontra frihandel.

1830erne og 1840erne indledte da ogsaa en i dansk handelspolitik udpræget liberal periode, hvor man fjernede de levn fra den

¹⁾ (RA.) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske Forestillinger 1842 nr. 30.

merkantilistiske tid, som toldloven af 1797 stadig havde opretholdt. Af særlig vigtighed var forordningen af 1833, der frigav handelen paa de vestindiske øer, idet den tidligere regulering, hvorefter handelen hovedsagelig var bundet til København, fandtes lidet passende med »tidens fordringer«¹⁾. I 1838 maatte toldforordningen af 1797, som i sig selv markerede et afgørende brud med merkantilismens toldpolitik, vige for en ny samlet toldlov, der hørte til de mest liberale i verden²⁾. Den fjernede ganske — naar der ses bort fra forbudet mod import af raffineret sukker — enhver form for prohibitionisme og erstattede den for de forarbejdede varers vedkommende med en relativt læmpelig beskyttelse³⁾. Endelig ophævedes i 1844 det sidste importforbud, da indførslen af raffineret sukker tillodes.

Paa baggrund af den med saa megen kraft gennemførte liberalistiske kurs er den provisoriske plakat af 14. april 1842 og plakaten af 17. marts 1844 saa meget des mere paafaldende. En mere indgaaende gennemgang af forordningernes indhold forbeholdes et senere afsnit; her skal blot anføres, at de havde til hensigt at støtte Københavns og Flensborgs oversøiske søfart og handel gennem toldbegunstigelser. De var tænkt som modforholdsregler mod den forøgede afhængighed af Hamburg, som kunde ventes at blive følgen af aabningen af jernbanen Altona—Kiel. Ved disse plakater brød regeringen i virkeligheden med et halvt aarhundredes udvikling i liberalistisk retning og gik tilbage til forholdene før forordningen af 31. maj 1793, da handelen paa første haand og med indenlandske skibe nød særlige begunstigelser⁴⁾.

Hvad var nu aarsagen til denne afvigelse fra regeringens ellers saa konsekvent gennemførte frihandelsvenlige handelspolitik? Problemet er i den sparsomme litteratur om Danmarks økonomiske historie i det 19. aarhundrede kun blevet behandlet af J. Schovelin i »Fra den danske Handels Renaissance« (1924), og

¹⁾ ibidem 1838. Forestilling 13/3 1838 angaaende provinsialstændernes betænkning over udkastet til toldanordningen.

²⁾ Spønneck: Om Toldvæsen 1840 II p. 62.

³⁾ ibidem.

⁴⁾ Forordningen af 31. maj 1793 § 4 ophævede bestemmelsen om at indenlandske skibe, der direkte indførte varer, havde eneret paa kreditoplæg. Denne forordning blev iøvrigt det retslige grundlag for provinsbyernes blomstringstid i det 19. aarhundrede, idet disse byer nu kunde nyde kreditoplægret for de varer, de importerede via Hamburg.

denne er paa grund af sin overfladiskhed og ensidighed ganske utilstrækkelig. I det følgende skal et forsøg gøres paa at give baggrunden for plakaterne af 1842 og 1844 og — saavidt muligt — en redegørelse for deres konsekvenser for den københavnske og flensborgske skibsfart og handel.

I.

De krige, der fra midten af 1750erne og indtil 1814 med stadig mindre pauser og med voksende intensitet og omfang var blevet ført mellem de vesteuropæiske stater, havde radikalt forandret de erhvervspolitiske forhold i Europa. Den oversøiske handel i de neutrale byer Hamburg og København havde taget et kraftigt op-sving, og de var kommet til at spille en rolle i den internationale kolonialvarehandel som aldrig tidligere — og for Københavns vedkommende kan tilføjes, at den heller ikke senere viste sig i stand til at erhverve tilnærmelsesvis samme internationale position.

Men under fredsperioden efter 1814 tog udviklingen en højst forskellig retning for de to byer: Hamburg genopbyggede og udbyggede sin udenrigshandel, København sank ned til en provinsbys erhvervmæssige stade. Den københavnske handelsflaade var indtil 1840erne i stadig tilbagegang. Omkring 1800 havde den talt ca. 26000 kommercelæster¹⁾ og været en del større end Hamburgs, men omkring 1840 var den svundet ind til godt 15000 kommercelæster. Hamburgs handelsflaade var da vokset til godt 22000, og havde altsaa i periodens løb saa langt overfløjet Københavns. Ogsaa landets næststørste handelsby, Flensborg, var blevet ramt haardt af krigen 1807—14 og den følgende fredsperiode, og dens handelsflaade udgjorde med sine godt 6000 kommercelæster kun 60 % af flaaden ved aarhundredskiftet²⁾.

Naar man i samtiden efterlyste aarsagerne til Hamburgs blomstrende handel, understregede man først og fremmest dens beliggenhed, og det med rette. Gennem Elben, dens bifloder og kanaler havde Hamburg de frugtbareste og mest velhavende dele af Tyskland til opland. Derfor etablerede engelske og skotske handels-

¹⁾ 1 kommercelæst = ca. 2 ton. Denne vægtenhed kan ikke umiddelbart sammenlignes med det nu almindeligt brugte rummaal: registerton.

²⁾ Statistisches Tabellenwerk d. Herzogthümer 1844. LXIX. Zeitschrift f. hamburgische Ges. 1928 p. 202. K. Bonde: Hamburg et son Commerce 1849 p. 124.

huse sig umiddelbart efter 1814 i stort tal i byen og forsynede de hamburgske handlende med kapital¹). Dette i forbindelse med handelsrepublikkens yderst liberale toldpolitik — allerede i 1842 kalder stadens handelshistoriker, A. Soetbeer, den en frihavn — bevirkede, at handelen hurtigt igen kom paa fode. Og de hamburgske købmænd forstod efter 1815 med megen dygtighed at udnytte de chancer for oversøisk handel, der opstod ved det spanske og portugisiske koloniriges opløsning i Nord- og Sydamerika. Hamburgs oversøiske handel, der tidligere havde været et udpræget konjunkturfænomen, blev nu en fast og meget væsentlig bestanddel af stadens udenrigshandel, og den kunde drives med saa megen fremgang, fordi Hamburg var i stand til at betale importen af kolonialvarer med nord- og mellemeuropæiske produkter som mel, saltet eller røget flæsk og oksekød, men først og fremmest linned²). Da dette senere blev fortrængt af engelske bomuldsvarer fandt byen en lønnende udfragt i emigranterne. Omkring 1840 havde hansestadens kolonialvarehandel naaet kolossale dimensioner — de importerede kvanta oversteg langt mængderne fra før 1806, og for de i kolonialhandelen saa dominerende varer som sukker og kaffe laa importtallene i 1840erne paa henholdsvis ca. 70 og ca. 60 mill. pund. Hamburg var dermed blevet kontinentets største kolonialvareimportør³).

Den tidligere saa overmaade store velstand blandt Københavns stormænd var blevet opspist under krigens syv magre aar, og efter 1814 var kapital — udenlandsk saa vel som indenlandsk — meget vanskelig at opdrive. Den udenlandske kapital, som efter 1814 igen søgte at arbejde fra København⁴), blev hurtigt klar over, at det var en fejlinvestering, og trak sig tilbage.

Landets eneste kreditinstitut var den i 1813 grundlagte Rigsbank, som i 1818 under navn af Nationalbanken omdannedes til et privat aktieselskab. At laane kapital her var forbundet med store vanskeligheder, idet banken saa det som sin hovedopgave at bringe valutaen i pari og med det formaal for øje førte en haardhændet deflationspolitik, idet den inddrog sedler og begrænsede

¹) J. G. Gallois: Geschichte d. Stadt Hamburg III 1853 p. 138, jvf. Wisemann: Hamburg und d. Welthandelspolitik p. 147, Reincke: Hamburg 1925 p. 209.

²) Soetbeer: Statistik d. hamburgischen Handels I 1842 p. 16, 362, 376.

³) Handels- og Industritidende 1843 p. 51 f., 79, 155; jfr. Handels- og Skibsfartstidende 7/2 1848.

⁴) Handels- og Industritidende 1821 nr. 99 p. 409.

udlaan gennem en meget høj diskonto¹⁾). En saadan politik fra bankens side maatte virke stærkt hæmmende paa erhvervslivet, ikke mindst paa den meget kapitalkrævende oversøiske handel. Først i 1835 ophørte banken med inddragning af sedlerne, og i 1838 naaede man det eftertragtede maal: en pari kurs.

Den oversøiske handel lammedes yderligere ved øresundstoldsatsernes relative stigning under depressionen i 1820erne. Sundtoldsatserne paa de fleste kolonialvarer var i princippet blevet afgjort ved traktaten med Nederlandene den 15. juni 1701. Ved denne bekræftedes Christianopeltraktatens bestemmelser fra 1645, dog med den tilføjelse, at med hensyn til de varer, som ikke var specificerede i toldrullen af 1645, skulde der erlægges een % af værdien i told²⁾). Blandt de varer, der ikke var specificerede i toldrullen af 1645, var navnlig kolonialvarer, som dengang var af en saadan sjældenhed, at man ikke havde fundet det fornødent specielt at nævne dem. Disse skulde altsaa betale en told af een % af værdien, men i praksis blev denne sats ikke opretholdt. Man maatte have faste takster, uafhængige af tilfældige prisfluktuationer, at regne med, og var disse satser engang fastsat, blev de ikke uden videre forandret.

Det er dette forhold, der forklarer øresundstoldens ødelæggende virkninger for den danske oversøiske handel under den lange og stærke depression for kolonialvarer efter 1820³⁾). Toldsatserne kom til at udgøre en under krisen stadig stigende andel af kolonialprodukternes værdi. I 1821 var sundtolden saaledes godt 23 % af prisen paa det simple dækkede sukker⁴⁾, og omkring 1840 beløb den sig almindeligvis til 6—8 % eller mere af kolonialvarernes værdi⁵⁾.

Denne meget betydelige told virkede i høj grad som en bremse paa al tilførsel af kolonialvarer via Øresund ind i Østersøomraadet⁶⁾). Det er karakteristisk, at hamburgske skibe kun i meget ringe udstrækning benyttede denne vej til forsyning af Østersøomraadet, men fortrinsvis benyttede Stecknitzkanalen, Nord—

¹⁾ Axel Nielsen: Bankpolitik I 1923 p. 297 ff.

²⁾ M. Rubin: Sundtoldens Afløsning i H. T. VI R. 6 p. 193. H. Scherer: Der Sundzoll 1845 p. 88 f.

³⁾ Lippmann: Geschichte d. Zuckers 1892 p. 421.

⁴⁾ (RA.) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1822 nr. 172.

⁵⁾ Rubin: cit. værk p. 198 f. Der Sundzoll und der Welthandel 1854 p. 24.

⁶⁾ I 1842, da sundtolden tilmed var blevet nedsat, gik kun 14 hamburgske skibe gennem sundet, de to følgende aar var antallet 27 og 24.

Østersøkanalen eller landevejen over Lybæk som udfaldsport. Lybæks handel bestod i dette tidsrum hovedsagelig i spedition af varer til og fra Hamburg¹).

Blandt Østersøstaterne mærkede Preussen, der var bestræbt paa at udvide den oversøiske handel, stærkt sundtoldens virkninger, men søgte at neutralisere dem ved at tilstaa rekompensation af en del af sundtolden ved importen over Stettin — dog uden nævneværdigt held for den direkte fart paa de oversøiske lande, idet saa godt som hele kolonialvareimporten kom via Hamburg²).

Danmark ramtes i sine bestræbelser for at udvide den oversøiske fart nok saa haardt som Preussen, idet regeringen ikke mente det muligt at give dansk skibsfart fra oversøiske steder særlige begunstigelser. Man havde nemlig traktatlig forpligtet sig til at behandle danske undersaatte som de mest begunstigede nationer, og da efterhaanden saa godt som alle nationer var mestbegunstigede, forhindrede finansielle hensyn en nedsættelse af sundtolden³).

Hvor alvorlige hindringer øresundstolden lagde den oversøiske handel i vejen, fremgaar med ønskelig tydelighed af det faktum, at danske skibe for at undgaa den i stedet for at sejle paa København eller Flensburg sejlede paa Hamburg. Saaledes gik der i 1839 fra frihavnen St. Thomas 13 hamburgske og 14 danske skibe til Hamburg⁴).

Københavns oversøiske handel i 1830erne var da ogsaa begrænset til omtrent udelukkende at omfatte sejladsen paa St. Croix. Da denne i toldmæssig henseende regnedes for indland, betaltes der ikke sundtold af øens produkter: raasukker og rom. I den vestindiske handel maatte København imidlertid konkurrere skarpt med Flensburg, der havde en ikke ubetydelig raffineringsindustri. Navnlig efter 1833, da den vestindiske handel blev frigivet, gik en stadig større mængde St. Croixsukker til Flensburg⁵). Denne blev i virkeligheden en handelsstad med en efter nordeuropæiske

¹) Soetbeer: Hamburgs Handel p. 166.

²) Der Sundzoll und d. Welthandel p. 23, Gallois: cit. værk p. 68 f., Soetbeer: Statistik d. hamburgischen Handels III p. 101.

³) H. Scherer: cit. værk p. 420. Det maa dog bemærkes, at danske skibe betalte $4\frac{3}{4}$ specier mindre i skibsafgift.

⁴) Soetbeer: Hamburgs Handel p. 86, Statistik d. hamburgischen Handels 1842 p. 361.

⁵) P. P. Sveistrup og R. Willerslev: Den danske Sukkerhandels og Sukkerproduktions Historie 1945, p. 167 ff. Slesvigske Provinsialefterretninger 1862, p. 259.

forhold ganske betydelig oversøisk fart, hvad der nærmere er illustreret i tabel 1¹⁾.

Tabel 1.
Flensborgs kolonialvareimport 1839—1841 (i 1000 pund).

	direkte import			indirekte import		
	1839	1840	1841	1839	1840	1841
raasukker.....	4649	3814	2401	1283	542	889
kaffe.....	695	421	1389	551	1240	658
farvetræ.....	115	248	208	117	42	24
uskallet ris.....	0	491	1296	0	0	0
tobaksblade.....	34	48	60	286	600	521

Idet man tager i betragtning, at hovedstadens import — saavel den direkte som den indirekte — i 1841 beløb sig til godt 5 mill. pd. St. Croixsukker, 3,5 mill. pd. fremmed raasukker, 1,1 mill. pd. kaffe og ganske smaa kvanta ris og farvetræ²⁾ finder man Flensborgs kolonialhandel meget anselig, og størstedelen af disse kolonialvarer tilførtes byen direkte.

Flensborg var da ogsaa i stand til at udføre ikke uanselige mængder raasukker og kaffe til det egentlige Danmark (jfr. Tabel 2)³⁾.

Tabel 2.
Flensborgs eksport af sukker og kaffe til Danmark 1839—1841 (i 1000 pund).

	raa-sukker	kaffe
1839.....	1515	314
1840.....	834	353
1841.....	670	270

I aarligt gennemsnit for de tre aar udførtes altsaa til Danmark nord for Kongeaaen ca. 1 mill. pd. raasukker og ca. 300.000 pd. kaffe, et forhold, der naturligvis maatte bidrage til at indskrænke det indenlandske marked for København.

¹⁾ (RA.) Paa grundlag af redegørelse i akter ang. remissionen II.

²⁾ Statistisk Tabelværk begynder først i 1841 at meddele oplysninger om landets import.

³⁾ (RA.) Akter ang. Remissionen II.

Med en oversøisk handel, der hovedsagelig var begrænset til de dansk vestindiske øer, hvorfra man paa grund af den flensborgske konkurrence maatte nøjes med stadig mindre forsyninger, var det klart, at der ikke længere kunde være tale om nogen transithandel i kolonialvarer for København. Regeringen var endnu i 1820erne ivrigt bestræbt paa at vække den tidligere saa blomstrende transit-handel til live igen, navnlig gennem toldlettelser, men forgæves. Den forblev en saga blott, men en saga, der — som vi vil faa lejlighed til at se — stadig havde magt over sindene.

Det blev Hamburg, der kom til at overtage vore tidligere markeder i Østersøomraadet og andetsteds, og det blev ligeledes Hamburg, der kom til at staa som den største leverandør af kolonialvarer til Danmark. Det er paa grund af det statistiske materiales mangler desværre ikke muligt at dokumentere denne paastand med eksakte tal for perioden før 1842, men der er iøvrigt vidnesbyrd nok. Blandt andet kan anføres, at Nathanson i sine aarlige handelsoversigter i »Berlingske Tidende« i almindelighed plejede at tilføje, at næsten alle kolonialvarer — raasukker dog undtaget — var importeret fra Hamburg-Altona¹⁾. Kommercekollegiet forsøgte i en indstilling af 1842 en nærmere redegørelse for grunden til, »at saavel europæiske som oversøiske, saavel grove og voluminøse som manufakturvarer tilføres over Hamburg i stedet for at gaa den direkte vej«. Med hensyn til kolonialartikler er forklaringen ifølge kollegiet den, at der i hansestaden fandtes et vel-assorteret lager til billige priser. »Den hamburgske købmand er«, fortsættes der videre, »i stand til at aabne ham [den danske detaillist] en kredit og give ham saa lang henstand med betalingen, som de københavnske grosserere sjældent er i stand til, hvorhos der i Hamburg kan erholdes kontant betaling for landets produkter, som dertil udføres, samt forskud paa betaling for saadanne leverancer«²⁾.

I kreditsystemet — hvad enten forstrækningen nu ydedes i form af vare- eller blankokredit — har vi en yderligere forklaring paa Hamburgs indtrængen paa det danske marked, og endvidere en forklaring paa, hvorfor det blev Hansestaden og ikke t. eks. England, med hvilket land Danmark i 1830erne gennem sin korneksport stod i stadig intimere handelsforbindelse, der erobrede det danske kolonialvaremarked. Hvilket mægtigt handelspolitisk vaa-

¹⁾ Berl. Tid. 10. Febr. 1840, 12. Febr. 1841, 19. Febr. 1842.

²⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842.

ben Hamburg havde i sit kredit- og forskudssystem, ses vel tydeligst i byens forhold til Norge, der selv drev en meget livlig handel med de vesteuropæiske kolonistater (jvf. tabel 3)¹⁾.

Tabel 3.
Norges import af kolonialvarer 1838 (i 1000 pund).

	fra Hamburg- Altona	ialt
kaffe.....	2124	2460
sukker.....	2603	3555
te.....	50	59
ris.....	296	385

Af kaffe, sukker, te og ris indførtes saaledes i 1838 af hver af varegrupperne mindst to tredjedele fra Hamburg. Det var iøvrigt ikke alene kolonialvarer, som Norge hovedsagelig fik fra hansestaden, men ogsaa engelske og tyske manufakturvarer.

I Danmark blev afhængigheden af Hamburg med hensyn til kolonialvareforsyningen ganske vist noget hæmmet ved at landet havde kolonier, men paa den anden side blev den begunstiget ved de gældende toldbestemmelser. Saaledes var skibsfarten fra Hamburg og paa den vestjydske kyst, saavel som farten fra Hamburg gennem Nord-Østersøkanalen til det øvrige Danmark begunstiget ved, at der i saadan fart kun betaltes lastepenge som for indenlandsk fart²⁾. Men navnlig var transitten fra udlandet via Kiel til det egentlige Danmark fra gammel tid toldfri³⁾.

Dette havde før 1830, da vejforbindelsen mellem Hamburg og Kiel var meget slet, ikke nogen større betydning, men i nævnte aar færdigbyggedes en moderne chaussé mellem Kiel og Hamburgs naboby Altona, og fra nu af var Kiels betydning som udfaldsport for Hamburg til det danske marked stærkt stigende⁴⁾.

I hvor høj grad brugte Hamburg nu denne rute ved forsyningen af det danske kolonialvaremarked? Dette spørgsmaal er ikke uden

¹⁾ Soetbeer: Statistik d. hamburgischen Handels 1842, p. 298 f.

²⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1846 nr. 59.

³⁾ W. Haas: Mitteilungen d. Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 1922, p. 138.

⁴⁾ W. Haas i Mitteilungen d. Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 1922, p. 138 ff.

interesse, fordi planerne om ved anlæggelse af en jernbane Altona-Kiel at lette transitten fik afgørende betydning for remissionens skæbne. Det er imidlertid her som saa mange andre steder ikke muligt at give nøjagtige tal til belysning af dette forhold, men vi er saa lykkeligt stillede, at Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet har udfærdiget en oversigt over fragtomkostningerne for 1 pund raasukker fra Hamburg til København, dels via Kiel, dels gennem Øresund (jvf. tabel 4)¹⁾.

Tabel 4.

Fragtomkostningerne Hamburg—København for et pund raasukker omkring 1840.

via Kiel	gennem kanalen eller sundet
fragt Hamburg—Kiel pr. pd. brutto: 0,4 sk.	fragt pr. 100 pd. netto: 25,04 sk.
— — — — netto: 0,43 sk.	sund- eller kanaltold.
ragt Kiel-København pr. pd. brutto: 0,38 sk.	pr. 100 pd..... netto: 36,00 -
— — — — netto: 0,41 sk.	61,04 sk.
fra Hamburg til København via Kiel pr. pd. netto: 0,84 sk.	fragt og told pr. pd... netto: 0,61 sk.
assurance..... ca. 0,05 -	assurance 1%..... 0,14 sk.
summa omkostninger 0,89 sk.	summa omkostninger 0,75 sk.

Det maa til tabellen først bemærkes, at da man almindeligvis ikke forsikrede for fragten Kiel-København, var transportomkostningerne for 1 pd. raasukker kun 0,85 sk. mod 0,75 sk. gennem Øresund. For en umiddelbar betragtning kunde det altsaa se ud som om vejen Hamburg-Kiel-København var altfor dyr til at det kunde betale sig at benytte den ved kolonialvaretransporten. Dog var det ikke tilfældet. Man maa nemlig tage i betragtning, at raasukker i sammenligning med de andre kolonialvarer var billig i forhold til sit rumfang og derfor ikke kunde bære saa høj en fragt, og endvidere var det forholdsvis lavt beskattet af Øresundstolden, idet det kun betalte 36 sk. pr. 100 pd., medens til eks. kaffe og kakao betalte 1 rdl.²⁾ Endelig var fragten via Kiel forholdsvis

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger nr. 30 c.

²⁾ Scherer: cit. værk, p. 216, 229.

billigere til de sønden for Øresundstoldlinjen vest for København beliggende dele af Danmark.

Det er paa dette grundlag aabenbart, at ruten via Kiel betød en hel del ved Hamburgs forsyning af det danske kolonialvaremarked. Vi hører da ogsaa, at der i 1835—37 ad denne vej tilførtes København 20,540 sække kaffe og betydelige kvanta raasukker, i 1844 indførtes til Danmark ad denne rute 1,6 mill. pd. kaffe og 435,000 pd. raasukker¹).

Før remissionen var forholdet da det, at Danmark bortset fra sukker fik størsteparten af sit kolonialvarebehov dækket fra Hamburg, som i vid udstrækning eksporterede kolonialvarerne via Kiel. Kun i Flensborg fandtes en direkte oversøisk handel af et vist format. I København var kolonialvarehandelen — idet vi stadig ser bort fra sukkeret — sunket ned til hovedsagelig at være en detailhandel.

II.

Omkring 1840 fandtes der forskellige tegn paa et begyndende initiativ indenfor den danske engroshandel, og det gælder ogsaa den oversøiske handel. Paa trods af, at de fire ostindiske ekspeditioner, som den senere indenfor kolonialvarehandelen saa bekendte grosserer M. W. Sass havde udsendt inden 1840, havde bragt tab, saa var alligevel paa dette tidspunkt bestræbelser i gang baade i København og Flensborg for at fortsætte denne handel²).

Baggrunden for denne saa smaat begyndende virkelyst maa søges i landbrugets stærkt stigende velstand efter 1830 og i Nationalbankens forandrede kreditgivning. Efter at valutakursen var stabiliseret i pari 1838 viste der sig en øget mulighed for kreditgivning fra bankens side, og der skabtes derved en chance for, at det danske næringsliv kunde blive mere nationalt selvstændigt³).

Men for at den danske oversøiske handel skulde blive tilstrækkelig livskraftig til at frigøre sig for Hamburgs greb om kolonialvaremarkedet krævedes mere end dette. Man maatte have Staten i ryggen for at ændre blandt andet de uheldige toldmæssige forhold, hvorunder denne handel arbejdede. Herfor redegjorde Grosserersocietetet den 16. marts 1840 i et andragende til regeringen.

¹) Fædrelandet 1837, p. 774. Rigsdagstidende. Forhandlinger paa Landstinget 1850, p. 27.

²) (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842 nr. 143. Roskilde Stændertidende 1842, p. XLII.

³) Axel Nielsen: Bankpolitik I, p. 299.

Det anmodede blandt andet om, at der for visse varer, naar de importeredes direkte maatte tilstaaes en række begunstigelser: fritagelse for transittold, naar de udførtes fra kreditoplæg, en remission, d. v. s. en rabat, paa 25 % af indførselstolden, en præmie, der var lig med sundtoldens beløb, naar de udførtes til steder udenfor sundet, ellers en halvt saa stor præmie. Endvidere anmodede man ogsaa om ophævelse af lastetolden¹⁾.

Senere paa aaret, den 14. dec. 1840, indsendtes et andragende fra den slesvigske stænderforsamling med opfordring til ophævelse af øresundstolden for varer, der importeredes direkte fra oversøiske steder. Ogsaa her ansaa man sundtolden for hovedaarsagen til den danske oversøiske handels forfald.

Tidspunktet for aktionen var gunstigt valgt, idet Chr. 8 fra sin tronbestigelse havde vist storhandelen en varm interesse²⁾. Regeringen fik saaledes til fremme af den oversøiske handel i 1841 udnævnt konsulere i Buenos Ayres og Montevideo³⁾. Derfor maatte det ogsaa forbavse, at regeringens svar trak saa længe ud, at Grosserersocietetet ansaa det fornødent at forny sit andragende til Kommercekollegiet den 25. jan. 1841⁴⁾.

Grunden til, at man ikke fik regeringens svar saa hurtigt som ventet, var ikke den langsommelige forretningsgang indenfor kollegierne⁵⁾, men den omstændighed, at regeringen netop behandlede en sag, der kunde faa betydelige konsekvenser ogsaa for den danske oversøiske handel. I slutningen af 1830erne og omkring 1840 indløb der nemlig klager fra Frankrig, Preussen, Sverrig og England over øresundstolden, navnlig over satserne for kolonialvarer, der — som tidligere nævnt — var steget betydeligt over den oprindelige 1 procent-værditakst. Under de paafølgende forhandlinger maatte den danske regering give efter og for adskillige kolonialvareartiklers vedkommende formindske satserne betydeligt. For kaffe og kako saaledes med 75 %, for farvetræ med 66²/₃ %,

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger nr. 30 g. Forslaget om en rabat paa 25 % var fremkommet under indflydelse af en lignende bestemmelse i Sverrig. I Hamburg antog man at den i høj grad skadede byens mellemandel (Soetbeer: Hamburgs Handel, p. 168).

²⁾ Roskilde Stændertidende 1842, sp. 2062.

³⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger nr. 30 g.

⁴⁾ J. Schovelin: Fra Kongegunst til Selvstyre, p. 581.

⁵⁾ J. Schovelin: Fra den danske Handels Renaissance, p. 80.

for paddy (uskallet ris) med 44% og for sukker med godt 44%, medens sundtolden for bomuld, mahognitræ, afskallet ris, tobaksblade m. m. forblev uforandret¹⁾.

Toldnedsættelsen blev bekendtgjort ved deklARATIONEN af 4. og 9. juni, og en ny sundtolldrulle traadte i kraft fra 1. jan. 1842²⁾.

Under disse forhold anmodede kollegiet om, at remissionssagen maatte udsættes for at tages under overvejelse i forbindelse med den senere almindelige revision af toldtarifferne eller eventuelt helt udskydes, indtil man saa, hvilken indflydelse sundtoldnedsættelsen vilde faa paa den vestindiske handel. St. Croixsukker, der som nævnt var fritaget for sundtold, vilde nemlig ved denne nedsættelse for fremmed sukker toldmæssigt blive stillet relativt daarligere end hidtil³⁾.

Dette var regeringens indstilling foraaaret 1841, men et halvt aar senere ansaa den remissionssagen for at være af saa presse- rende vigtighed, at den den 14. april 1842 uden at høre provinsialstænderne udstedte en provisorisk forordning herom. Hvad var grunden til regeringens hurtige og resolute optræden?

Til forstaaelse heraf maa man gøre sig klart, at 1830erne var de store jernbaneprojekters aar i Europa, og et af projekterne gik ud paa at lette samhandelen mellem Nord- og Østersøen ved anlæg af en jernbane mellem Hamburg og Lybæk eller Hamburg-Boizenburg-Stettin⁴⁾. Den danske regering maatte saavel udfra finansielle som udfra handelspolitiske overvejelser være en erklæret modstander af et saadant projekts realisering. En forøget transit mellem Hamburg og Lybæk eller Stettin vilde nemlig formindske sejladsen gennem Øresund og dermed en af den danske stats vigtigste indtægtskilder, samtidig med at den vilde forringe saavel Københavns betydning som havneby som lamme regeringens planer om at udbygge ruten Altona-Kiel til den vigtigste transitvej over den jydsk halvø⁵⁾.

Den danske regering nedsatte derfor allerede i 1835 en kommission, hvis opgave det var at undersøge, mellem hvilke punkter

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1841 nr. 151 b, 1842 nr. 30 c, *Der Sundzoll und d. Welthandel*, p. 47, Rubin: cit. værk, p. 198 ff., Scherer: cit. værk, p. 216.

²⁾ Samling af forordninger.

³⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842 nr. 30.

⁴⁾ R. Berg i *Nationaløkonomisk Tidsskrift* 1896, p. 6, Hedrich: *Die Entwicklung d. schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens* 1915, p. 21.

⁵⁾ (RA) Schlegels arkiv. udateret redegørelse, jvf. Berg: cit. værk, p. 1 ff.

man rettest burde anlægge en jernbane i Holsten — eller ogsaa i Slesvig — til forbindelse af Nord- og Østersøen. Ved bekendtgørelsen af 18. maj 1840 fremlagde regeringen de betingelser, hvorunder private kunde oprette en transitbane i Hertugdømmerne, og gav løfte om under visse forudsætninger at tilskyde op til en fjerdedel af kapitalen¹⁾.

De ruter, der kunde være tale om, var ruten fra Altona til Kiel (eller Neustadt) og ruten fra Tønning (eller Husum) til Flensborg. Det varede ikke længe før det var afgjort, hvilken af de to retninger, der vilde gaa af med sejren. Allerede i løbet af aaret 1841 havde et selskab til bygning af Altona-Kiel-linjen begyndt tegning af aktiekapital²⁾.

En jernbane fra Altona, der, omend en dansk by, dog i realiteten var en forstad til Hamburg, til Kiel, hvorfra der var livlig dampskibsforbindelse med København³⁾, vilde udsætte hovedstaden for en ødelæggende konkurrence og ganske kvæle de spirer til selvstændigt nationalt erhvervsliv, som var begyndt at vise sig. Planerne om denne jernbanes bygning vakte da ogsaa stærk animositet i københavnske handelskredse. En indsender gav udtryk herfor i »Fædrelandet«, naar han skrev, at »medens søvejen til København . . . bebyrdes og næsten spærres, gøres der alt for at lette og favorisere landforbindelsen med Hamburg . . . Som sagerne nu staar, bliver jernbanen en jernbøjle omkring Københavns hals, eller en jernkæde, hvormed vi bliver lænket til Hamburg«⁴⁾.

Som tidligere anført tog Hamburgs kolonialvareeksport til Danmark i betydelig udstrækning vejen via Kiel. En lettere og hurtigere og maaske billigere transport, som en jernbane vilde medføre, maatte uden energisk indgriben fra statens side kvæle ethvert forsøg paa at bringe kolonialvarehandelen over paa danske hænder. Kollegiet var derfor opsat paa at yde den københavnske og flensborgske handelsstand hurtig og effektiv hjælp og indhentede igen betænkning fra Grosserersocietetet (af 27. sept. 1841)⁵⁾. I denne betænkning forandredes de oprindelige forslag derhen, at

¹⁾ Hedrich: cit. værk, p. 31 ff.

²⁾ Ibidem, p. 38 ff., 50.

³⁾ Allerede i 1844 blev størstedelen af Kiels transit til København formidlet af dampskibe (Statistisk Tabelværk, Handelsstatistikken for 1844, p. 294, 308).

⁴⁾ »Fædrelandet« 13. Februar 1841.

⁵⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1841 nr. 201, 1842 nr. 30 g.

en række oversøiske varer som paddy, raatobak, raa fremmed sukker, kaffe, farvetræ m. m., skulde kunne tages paa kreditoplag ved direkte import, skulde være fri for transittold ved genudførsel og skulde tilstaaes 25 % rabat i indførselstolden. Remissionen burde komme alle byer tilgode, dog skulde sundtoldens beløb fradrages i remissionen for de byer, der ikke betalte sund- eller bælttold. Man opgav den tidligere foreslaaede præmie ved udførslen, da øresundstolden efter den ny nedsættelse vilde være mindre tryk- kende for handelen¹⁾.

Samtidig indhentede kollegiet betænkning fra handelsforeningen i Flensborg, som udtalte det ønskelige i at remissionen udvidedes til ogsaa at omfatte St. Croixsukker. I et andragende fra købmænd, skibsredere og sukkerraffinadører i Flensborg anmodedes desuden om, at de remissionsberettigede skibe ved udgaaende fra moder- landet i det mindste skulde have halvdelen af deres last bestuvet med indenlandske produkter²⁾.

Efter at have behandlet betænkningerne foreslog kollegiet, at en foranstaltning til fordel for den oversøiske handel skulde træde provisorisk i kraft, og den 14. april 1842 udstedtes den proviso- riske plakat. Ifølge denne nedsattes lastpengene mellem Køben- havn og monarkiets øvrige toldsteder fra 16 til 8 sk. og fritagelse for transittold udvidedes til ogsaa at gælde varer, der udførtes fra kreditoplag. I den tredje og sidste paragraf omhandlede de remis- sionsberettigede varer. Disse kom til at omfatte de af Grosserer- societetet foreslaaede varer og desuden St. Croixsukker og palme- og kokosolje. Kollegiet havde anset det for rigtigst at tage hensyn til de flensborgske købmænds andragende om St. Croixsukker, da det, selv efter at have faaet del i remissionen, vilde blive relativt daarligere stillet end hidtil. Vegetabiliske oljer medtoges af hensyn til sejladsen paa Guinea. Disse varer blev tilstaaet en rabat paa 25 %, naar de efter at være indladet i transatlantisk havn eller afrikansk havn udenfor Middelhavet, men paa denne side af Kap det gode Haab³⁾, førtes direkte til toldpligtig havn i det danske rige paa danske eller fremmede privilegerede nationers skibe. Man betonede udtrykkelig, at varer skulde føres til toldpligtig havn, for dermed at udelukke Altona, der var frihavn. Af hensyn

¹⁾ Ibidem nr. 30.

²⁾ Schovelin: Den danske Handels Renaissance, p. 82 ff.

³⁾ Denne begrænsning af hensyn til de stadig gældende Bestemmelser af 16. Juni 1797 ang. den ostindiske handel, hvorefter ostindiske varer kun maatte losses i København.

til de bestaaende traktater, som mentes at udelukke en ensidig begunstiggelse af den danske skibsfart gennem sundet, havde man ogsaa givet fremmede privilegerede nationers skibe del i remissionen. Men denne indrømmelse blev en del afsvækket ved bestemmelsen om, at skibene ved udgaaende herfra mindst til halvdelen skulde være bestuvet med indenlandske frembringelser, bestemt til de oversøiske steder. Regeringen vilde gennem denne bestemmelse, der oprindeligt var blevet foreslaaet fra flensborgsk side, ikke alene koordinere sin handelspolitik med en mere almindelig erhvervs politik, men samtidig ogsaa sikre sig, at det blev indenlandske skibe, der drog nytte af remissionen. Tilmed havde denne bestemmelse den fordel, at den i nogen grad vilde virke som en bremse paa den oversøiske fart — undtagen sejladsen paa St. Croix — og derved begrænse remissionens finansielle byrde¹⁾.

Endelig maa tilføjes, at man for at skaffe lighed i afgifter for havne, der laa inden- og udenfor toldlinjen, optog Grosserersocietetets forslag, hvorefter havne, der var udenfor beliggende, skulde have sundtolden afkortet i remissionen.

Det var ikke højspændte forventninger om igen at gøre København til hovedentrepot i Nordeuropa og stapelstad for Østersøomraadet, der laa bag den provisoriske plakats udstedelse. Kommercekollegiet havde et langt mere beskedent maal: at fremme den direkte importhandel til landets egen forsyning og forhindre en yderligere afhængighed af Hamburg.

Forordningen om remissionen blev ikke modtaget kritikløst, og det gælder saavel ind- som udland. I udenlandske kredse blev den betegnet som en manøvre, der kunde faa uheldige virkninger for Østersølandene, saafremt den medførte, at København igen blev stapelplads for Østersøen²⁾.

I København var Grosserersocietetets komité lidet tilfredse og anmodede i en henvendelse til Østifternes stænderforsamling denne om at ansøge om en udvidelse af remissionen til ogsaa at omfatte ostindiske varer og navnlig at faa gjort en ende paa den kombinerede handels- og almindelige erhvervs politik, som regeringen havde gjort sig til talsmand for. Endvidere skulde stænderforsamlingen se til at faa ophævet lastpenge ved direkte import³⁾.

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet danske forestillinger 1842 nr. 30.

²⁾ Der Sundzoll und d. Welthandel, p. 44, Gallois: cit. værk, p. 698.

³⁾ Roskilde Stændertidende 1842, sp. 1162 ff.

Ved behandlingen af den provisoriske plakat i stænderforsamlingerne i kongeriget viste der sig paa trods af de der herskende udpræget liberalistiske synspunkter ikke nogen principiel modsætning til regeringens politik. Man erkendte tilfulde, hed det saaledes i komitébetænkningen i Roskildestænderne, at handel saavel som anden industri bedst trivedes i frihed, at de handlendes egen fordel var borgen for, at de vilde opsøge de bedste produkter til de billigste priser, saaledes at det ogsaa var til konsumenternes fordel, at handelen levede i frihed. Men, tilføjedes det, der fandtes tilfælde, hvor den strenge efterlevelse efter dette princip vilde blive til skade, nemlig naar en virksomhed eller handelsgren var kommet i et unaturligt forhold til andre virksomheder i ind- eller udland. I saa tilfælde maatte man søge at bringe virksomheden tilbage til de naturlige forhold ved en støtteaktion¹⁾.

Viborg stænderforsamling argumenterede i det væsentlige overensstemmende med Østifternes forsamling, og paafaldende nok fandt den ingen anledning til at fremkomme med nogen indvending mod bestemmelsen, at sundtolden skulde afkortes i remissionen for de byer, der laa udenfor sundtoldslinjen, skønt de derved teoretisk blev stillet forholdsvis ugunstigere end hidtil og i praksis maatte regne med at faa deres handel med Hamburg forringet²⁾.

Var stænderforsamlingerne i Kongeriget end principielt enige med regeringen, sparede man dog ikke paa kritikken af den provisoriske plakat. Navnlig billigede man ikke bestemmelsen om, at den halve ladning skulde bestaa af indenlandske produkter eller fabrikater. De transatlantiske havne frembød ifølge stænderne ikke noget marked for de danske produkter, idet man ikke var i stand til at konkurrere med andre nationer som England, Tyskland og U. S. A. Alene Flensborg, der i sine mursten havde en bekvem eksportartikel, kunde deltage i den oversøiske fart paa disse betingelser, tilmed nød byens handel paa kolonierne i forvejen store begunstigelser. Man anmodede derfor om, at indskrænkningerne med hensyn til den udgaaende ladning maatte bortfalde eller forandres, blandt andet saaledes, at i det mindste den halve last skulde indlades her i landet med indenlandske eller fremmede

¹⁾ Ibidem, sp. 2033 ff.

²⁾ Viborg Stændertidende 1842, sp. 2111, jvf. Hans Jensen: De danske Stænderforsamlingers Historie I 1931, p. 528 ff.

produkter. Endvidere anmodede man om en udvidelse af varelisten¹⁾.

Stændernes indstilling blev støttet af et privat andragende til regeringen fra hovedstadens største skibsredere og nogle handlende, ialt 15. De foreslog, at bestemmelserne med hensyn til den udgaaende last forandredes derhen, at enten halvdelen skulde bestuves med indenlandske og fremmede produkter, eller hele skibet bestuves med indenlandske frembringelser, men remissionen da gælde ved direkte handel baade paa europæiske og oversøiske steder²⁾. Det er iøvrigt karakteristisk for forhandlingerne i stænderforsamlingerne, at man her tilsigtede et videre maal end regeringen ved den provisoriske plakat, der som nævnt alene havde til opgave at hjælpe landet til umiddelbar dækning af dets eget behov for kolonialvarer. I stænderforsamlingerne kredsede tankerne stadig om den stilling, som København havde indtaget før 1807. De betragtede Københavns mægtige oversøiske handel og transithandel i den florissante handelsperiode ikke alene som det maal, der burde stræbes efter, men som en fordel, der naturligt vilde tilfalde hovedstaden under normale forhold i kraft af dens gunstige geografiske beliggenhed. Den nuværende tilstand var fremkommet som følge af »ulykkelige begivenheder og konjunkturerens sammenstød«³⁾. Heroverfor stod regeringens realistiske opfattelse, hvorefter det tværtimod var den florissante handelsperiode, der fandt sin forklaring i unormale konjunkturer, som ikke kunde tænkes at genopstaa⁴⁾.

I Roskilde stænderforsamling skete der iøvrigt det bemærkelsesværdige, at L. N. Hvidt, formand for Grosserersocietetets komité, overfor remissionen indtog en holdning, der skarpt adskilte sig fra hans standsfællers. Han havde i forvejen forbeholdt sig frie hænder og tog nu principielt afstand fra remissionen, dels fordi den var udstedt provisorisk, dels fordi den var unødvendig efter at sundtolden var nedsat, og endelig fordi den stred mod frihandelens idéer⁵⁾.

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a, Roskilde Stændertidende 1842, p. XXXVI ff., Viborg Stændertidende 1842, p. XLI.

²⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

³⁾ Roskilde Stændertidende 1842, p. XXXVI.

⁴⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842 nr. 30 e.

⁵⁾ Roskilde Stændertidende 1842, sp. 2061 ff.

Den holstenske stænderforsamling gik, som det var at vente, mod remissionen. Den indirekte handel forsynede efter forsamlingens mening konsumenterne med saa billige varer, som kunde faas, og tilmed var remissionen et slag mod Altona, der ogsaa var en indenrigsk stad. Navnlig anmodede man om, at remissionen for St. Croixsukker straks maatte hæves, da de holstenske raffinaderier, der var anlagt i tillid til den bestaaende toldlovgivning for sukker, ellers vilde ødelægges af de flensborgske.

Ogsaa Slesvigs stænderforsamling, hvor flensborgerne var i mindretal, gik principielt mod remissionen. Den indenlandske indirekte handel var en blomstrende erhvervsgren og gavnede landet paa mange maader. Man anmodede i stedet for om, at sundtolden maatte fradrages de varer, som nu fik remission¹⁾.

Efter forhandlingerne i stænderforsamlingerne gik sagen igen tilbage til Kommercekollegiet, hvis betænkning skulde forelægges Geheimstatsraadet. Ved forhandlingerne i kollegiet skete der det højst opsigtsvækkende, at kollegiets majoritet viste sig at være en principiel modstander af den forordning, som enstemmigt var vedtaget et par aar tidligere. Det var af den anskuelse, »at det ikke kan bestaa med en rigtig handelspolitik, at regeringen ved direkte eller indirekte begunstiging griber ind i handelens naturlige gang, der fordrer frihed, den størst mulige lettelse og frem for alt lighed i afgiftsbyrder, men ikke lader sig lede uden, at de derhen sigtende foranstaltninger gør brud paa forholdenes naturlige udvikling og medfører forviklinger mellem de forskellige interesser, som regeringen maa føle sig lige opfordret til at varetage«. Toldpolitiske foranstaltninger til fremme af en bestemt retning indenfor handel eller industri, vil sædvanligvis drage yderligere indgreb efter sig, »saaledes som i nærværende tilfælde plakaten af 14. april 1842 allerede har vist sig trængende til udvidelse«. Det var ønskeligt, »at man aldrig havde indladt sig paa de handlendes andragender om, at regeringen skulde gribe den direkte oversøiske handel under armene«. En ophævelse af sundtolden paa de omhandlede varer — saaledes som i 1840 foreslaaet af de slesvigske provinsialstænder — vilde have været at foretrække, »fordi saadan likvidation ikke saa meget maatte anses beregnet paa at lede handelen i en vis retning, som at genoprette det naturlige lighedsforhold i henseende til afgifter mellem handelspladser, der

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

ligger inden- og udenfor sundet«. Saavidt som sagen nu var kommet, kunde regeringen imidlertid efter majoritetens mening ikke træde tilbage eller frafalde tilsagnet om handelens begunstiging.

Man var herved kommet i en højst ejendommelig dobbeltstilling. Paa den ene side maatte der tages hensyn til de løfter, som indeholdtes i den provisoriske plakat af 1842, og som ikke uden videre kunde tilbagekaldes, paa den anden side maatte majoriteten udfra sine rendyrkede liberalistiske synspunkter fælde den haardeste dom over den politik, som kollegiet blot to aar tidligere enstemmigt havde tilraadet. I denne vanskelige situation anbefale flertallet bibeholdelse af remissionen et vist ikke for kort aaremaal, dog uden at der burde stilles noget som helst krav til den udgaaende last. Men man anbefalede ikke denne løsning, fordi man havde tiltro til, at dette skridt vilde gavne den oversøiske handel, men alene for at de handlende kunde faa et uimodsigeligt bevis for, at remissionen eller lignende indgreb fra regeringens side overhovedet ikke vilde være i stand til at fremelske nogen frodig direkte handel. Man vilde saaledes »ved et finansielt offer i visse aar erhverve et erfaringsbevis om utilraadeligheden af den handelspolitik, hvilken under nærværende omstændigheder ikke skønnes straks at kunne opgives«.

Denne højst paafaldende kovending, som kollegiets flertal her havde foretaget, kan tænkes at have været fremkommet under paavirkning fra L. N. Hvidt, der i samtiden besad en mægtig autoritet. Den vigtigste aarsag er dog, at der i mellemtiden i kollegiet var optaget to nye medlemmer C. A. Blume og W. Sponeck, hvis sidstes sagkundskab og gennemførte frihandelsidéer formodentlig har sat deres præg paa flertallets holdning.

Mindretallet sluttede sig derimod til den af stænderforsamlingerne foreslaaede modifikation af § 3, hvorefter mindst halvdelen af lasten skulde bestaves i indenlandsk havn med indenlandske eller fremmede varer. De gjorde opmærksom paa, at kollegiet aldrig ubetinget havde erklæret sig for den, navnlig af de handlende i København, ønskede remission. Kollegiet havde anbefalet tilstaaelse af remission paa den betingelse, at den skulde komme ikke blot den direkte oversøiske handel til gavn, men ogsaa de indenlandske erhvervsgrene i almindelighed og navnlig give landets skibsfart overvægt over de fremmede konkurrenters. Stænderforsamlingerne og private handlende havde derfor kritiseret plakaten udfra et forkert udgangspunkt, naar de som givet havde forudsat, at regeringen vilde begunstige den direkte handel med

fremmede verdensdele og derefter havde undersøgt, hvorvidt de stillede betingelser vanskelig- eller umuliggjorde det saaledes stillede hovedmaal. Formaalet havde nemlig ikke været den direkte handels fremme som det principale og de andre maal som det sekundære. Man havde kun villet opmuntre den direkte oversøiske handel, forsaavidt som det lod sig forene med de andre erhvervs-grenes trivsel. Mindretallet delte ikke provinsialstændernes anskuelse, at der vilde kunne gives København en betydelig plads som verdensmarked eller transithavn. Den anbefalede derfor den største varsomhed med den førte handelspolitik, men troede dog, at man, uden at begunstige handelen uforholdsmæssig meget, kunde gaa med til den nævnte modifikation¹⁾.

Regeringen fulgte i hovedsagen mindretallets indstilling, og i overensstemmelse med denne udfærdigedes plakaten af 27. marts 1844. Listen over remissionsberettigede varer udvidedes til at omfatte alle transatlantiske, afrikanske, ostindiske og kinesiske artikler (med undtagelse af rom og arrak), idet man nyordnede den ostindiske handel og frigav den kinesiske ved det asiatiske kompagnis ophævelse²⁾. Rom og arrak var undtaget bestemmelsen af hensyn til den indenlandske brændevinproduktion, ellers var alle de nævnte varer berettigede til 25 %'s remission saavel i indførselstold som i lastepenge, saafremt de opfyldte de betingelser, der allerede var stillet ved den provisoriske plakat af 1842. Dog var det ikke nødvendigt at have halvdelen af skibet bestuvet med indenlandske varer, indladt i monarkiet, man maatte fra nu af ogsaa medtage fremmede varer. Plakaten af 27. marts 1844 fik fem aars gyldighed indtil slutningen af 1848.

Paa trods af den daarlige samvittighed, som baade i 1844 og senere kom til udtryk indenfor regeringskredse med hensyn til remissionen og dens lidet »sunde« maade at styrke den oversøiske handel paa, kom plakaten af 27. marts dog til at faa gyldighed mere end dobbelt saa lang tid, som oprindeligt tænkt, nemlig til udløbet af marts 1854. Grunden hertil laa formelt i de politiske forviklinger, som ikke tillod hertugdømmet Slesvigs repræsentation at deltage i forhandlingerne om plakatens ophævelse, men reelt i, at regeringen ansaa tidspunktet for belejligt til at frigøre den oversøiske handel for afhængighedsforholdet til Hamburg. Fra

¹⁾ (RA) Generaltoldkammeret og kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

²⁾ Ibidem nr. 33.

1848 blev forordningen forlænget for Kongeriget for enkelte aar ad gangen — sidste gang ved lov af 7. januar 1853 — til udløbet af marts 1854. Først i 1853, i hvilket aar Slesvigs stænderforsamling atter traadte sammen, kom det, efter at regeringen havde rejst sagen ved at foreslaa remissionens ophævelse, til en realitetsbehandling i de respektive landsdeles repræsentationer.

Forinden havde man dog indhentet betænkninger fra handelsstanden i Flensborg og København. Handelsforeningen i Flensborg gik ind for en opretholdelse af remissionen. Den frygtede, at en ophævelse af denne, vilde gøre det umuligt for København saavel som for Flensborg at konkurrere med Hamburg. Med sine store oplag af oversøiske varer og de billige fragter fra transatlantiske steder, som Hansestadens skibe kunde præstere paa grund af den betydelige udførsel af udvandrere, var den i stand til at forsyne landet til billigere priser end de direkte importører. Københavns Grosserersocietet, der baade ved overvejelserne i 1848 og 1851 havde været tilhængere af remissionen, var nu stemt for dens ophævelse, idet de indrømmede, at remissionen nu efter den almindelige mening maatte anses for at have opfyldt sit formaal: etablering af den oversøiske sejlads, og at der endvidere i den sidste tid var indtruffet forskellige omstændigheder, navnlig ophævelsen af den britiske Navigationsakt, der gjorde det mindre betænkeligt for den danske handelsstand at opgive begunstigelsen i dens nuværende form. I stedet for stilledes nogle forslag til lettelser for den danske handel og skibsfart.

Regeringen var villig til at give den oversøiske handel en vis kompensation for remissionens ophævelse. Den foreslog, at sundtolden skulde afkortes i toldbeløbet og fyrpenge ophæves ved den direkte import fra oversøiske steder. Blandt varerne var, som i plakaten af 1844, rom og arrak stadig undtaget. Enhver betingelse med hensyn til den udgaaende ladnings bortfaldt. Et forslag fra regeringen om, at begunstigelsen skulde gøres afhængig af, at vedkommende skib var udklareret fra indenlandsk toldpligtig havn indenfor et tidsrum af mindst tre aar, for derved at sikre, at det danske flag saa vidt muligt kom til at nyde begunstigelsen, blev imødegaaet af Grosserersocietetet. Thi efter at ophævelsen af Navigationsakten havde gjort mange hidtil lukkede havne tilgængelige for dansk skibsfart, og guldfundene havde haft en betydelig udvidelse af de oversøiske forbindelser til følge, var der store chancer for danske skibes fragtfart mellem forskellige transatlantiske handelssteder, og en grænse paa tre aar vilde derfor berøve

dem væsentlige fordele. Endelig foresloges en betydelig reduktion af lastepengene.

Regeringen gik ind herpaa, men iøvrigt blev dens forslag vedtaget uden betydelige ændringer og udkom som lov den 8. februar 1854, men fik kun gyldighed til 1857, da sundtolden blev afløst¹⁾.

III.

Bestemmelserne med hensyn til den udgaaende last i den provisoriske plakat af 14. april 1842 var blevet optaget efter henstilling fra Flensborg og var da ogsaa kun til gavn for denne by. Man havde her let adgang til at bestuve skibene med fedevarer og mursten, og der var god efterspørgsel efter disse artikler paa de dansk-vestindiske øer. Paa den anden side havde København i den hambroske dampmølle et fortrin fremfor Flensborg, idet mel (brød) hurtigt viste sig at være en vare, der med held kunde udføres til oversøiske lande²⁾. Men brødet var ikke som mursten en i forhold til sin værdi omfangsrig vare, og bestemmelsen om, at den udgaaende last til halvdelen skulde være bestuvet med indenlandske produkter, var derfor til stor gène for de københavnske skibsredere. Dette fremgaar blandt andet af, at man i tiden fra 14. april 1842 til 31. dec. 1843 udførte 288 lispund hør og 135 lispund halm³⁾, altsaa varer, der var ganske værdiløse, men som trods dette eksporteredes for at opfylde de betingelser, der var knyttet til remissionen.

De forandrede bestemmelser med hensyn til den udgaaende last i plakaten af 24. marts 1844 var af største betydning for København. De københavnske købmænd fik lejlighed til at bestuve skibene med varer, der var indført fra Østersølandene eller England; det drejede sig om varer som tovværk, trælast, stenkul, manufakturvarer o. a.⁴⁾.

¹⁾ Provinsialstænderforsamlingstidende for Hertugdømmet Slesvig 1853 og 1854 Anh. 1, p. 331 ff., Landstingsforhandlingerne 1850 Till. 21, Anh. til Rigsdagstidende 3. Session 1851, sp. 791 ff., Forhandlinger paa Folketinget 1853, sp. 298 ff. Anh. B, sp. 326 ff.

²⁾ I Hertugdømmerne var den til 1850erne eksisterende mølletvang hæmmende for anlæg af dampmøller (Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1842 nr. 30, Stændertidende for Hertugdømmet Slesvig 1853—54, p. 364, 829).

³⁾ (RA) Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets danske forestillinger 1844 nr. 32 a.

⁴⁾ Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken i de nævnte aar.

Samme aar som den reviderede forordning blev udstedt aabnedes jernbanen Altona-Kiel for drift, nemlig den 18. september 1844.

Regeringens bevilling af remissionen og aabningen af Altona-Kiel jernbanen, i hvilken den danske stat var parthaver med godt en fjerdedel af aktiekapitalen¹⁾, blev begge af samtiden betragtet som epokegørende foreteelser — ikke med urette, thi baade remissionen og jernbanen blev af indgribende betydning for landets økonomiske udvikling.

Remissionen var et barn af jernbaneplanen og var tænkt som en gavnlig modforholdsregel mod de uheldige virkninger, som Altona-Kielbanen kunde forventes at faa med hensyn til Kongerigets og Slesvigs afhængighed af Hamburg. At gøre op konsekvenserne af denne politik er tænkt som det vigtigste emne indenfor denne undersøgelses rammer, og spørgsmaalet er søgt løst i det følgende, omend det statistiske materiale beklagelsesvis ofte er temmelig spinkelt og uensartet.

Det problem, der først skal gøres til genstand for undersøgelse, er virkningerne af jernbanen Altona-Kiel paa Danmarks import fra Hamburg via Kiel. Dette er søgt belyst gennem tabel 5²⁾.

Tabellen er ikke saa fuldstændig, som ønskeligt var, men byder tilstrækkelige holdepunkter til, at man i store træk kan fremdrage hovedlinjerne for Hamburgs indirekte eksport (via Kiel) til Kongeriget. Tidsrummet 1841 til 1857 falder i tre afsnit, det første omfatter tiden til treaarskrigen, det andet krigsperioden 1848 til 1850 og det tredje efterkrigstiden fra 1851. Betragter man først udviklingen til og med 1847, er retningslinien klar; men 1845 — det første aar, hvor jernbanen er i fuldstændig drift — fandt der en forøgelse af importen sted, som fortsattes de to følgende aar op til 1847. I disse aar voksede Kongerigets indførsel fra 9,2 mill. pund i 1844 til 12,4 i 1847, d. v. s. en forøgelse paa godt 33 % i løbet af 3 aar. Denne vækst i importen faldt dog ikke i lige grad paa provinsen og hovedstaden, idet provinsens andel voksede med omtrent 50 %, og Københavns med ca. 30 %.

Under treaarskrigen 1848 til 1850 reduceredes importen midlertidigt meget betydeligt. Dog maa det bemærkes, at den indirekte

¹⁾ Hedrich: cit. værk, p. 53.

²⁾ Kiels Handel und Industrie 1801—1857. 1860, p. 153. Kieler Handels- und Industrieverein. Jahresbericht pro 1854, p. 13. Herfra stammer tallene for 1854. Det maa bemærkes, at den del af Hamburgs eksport, som ad landevejen gik gennem Hertugdømmerne til Kongeriget, ikke lader sig beregne.

Tabel 5.

Danmarks import fra Hamburg via Kiel 1841—1857 (i mill. pund)

	til Køben- havn	til Provinsen	ialt
1841.....	8,3	1,5	9,8
1842.....	7,1	1,8	8,9
1843.....	7,3	1,8	9,1
1844.....	6,9	2,3	9,2
1845.....	6,9	2,8	9,7
1846.....	8,6	2,8	11,4
1847.....	8,9	3,5	12,4
1848.....	1,1	1,9	3
1849.....	0,3	0,9	1,2
1850.....	0,1	0,6	0,7
1851.....	4,0	1,9	5,9
1852.....	5,8	3,3	9,1
1853.....	7,0	?	?
1854.....	7,3	3,6	10,9
1855.....	6,3	?	?
1856.....	7,3	?	?
1857.....	6,8	?	?

import fra Hamburg ikke formindskedes i saa høj grad, som tabellen angiver, idet Hamburg i disse aar for en del eksporterede til Kongeriget via Lybæk og Stettin — saaledes maa man forklare den meget store forøgelse af eksporten, som disse byer fremviser i krigsaarene¹⁾.

I den tredje periode op til 1854 var Hamburgs udførsel via Kiel igen i stærk stigning, navnlig til provinsen, hvor man i sidstnævnte aar naaede en indførsel, der var større end nogensinde tidligere. Efter 1854 findes der ingen tal, der belyser provinsens import, men da samhandelen — provinsens import til og eksport fra Hamburg — var i stigen ligger det nær at antage, at ogsaa indførselen har været i vækst efter 1854²⁾. For Københavns vedkommende var importen efter 1851 ligeledes stigende, men holdt sig dog fra 1853 forholdsvis stabil paa et niveau, der ikke var højere end før jernbanen.

¹⁾ Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken for nævnte aar.

²⁾ Kiels Handel und Industrie, p. 135.

Det viste sig altsaa, at frygten for en jernbane mellem Altona og Kiel ikke havde været ubegrundet, idet den medførte en ikke ringe stigning i Kongerigets indirekte import fra Hamburg. Den forøgede indførsel gik dog fortrinsvis til provinsen, medens Københavns import efter en midlertidig stigning i 1846—1847 i 1850erne holdt sig paa et noget lavere niveau.

Men foruden af den indirekte indførsel var det danske markeds afhængighed af Hamburg bestemt af den direkte tilførsel, og før denne er undersøgt, kan der intet sikkert siges om, hvorvidt jernbanen bevirkede en større afhængighed af fristaden end tidligere, eller om der blot var tale om en omlægning af handelsruten.

Paa grund af det mangelfulde statistiske materiale er det imidlertid kun muligt sikkert at opgøre den direkte indførsels størrelse efter 1847. Dog findes der fra 1843 et vist holdepunkt i opgørelsen af skibe, der førte ladninger fra Hamburg til det egentlige Danmark. Fra 1843 til 1847 laa importen ad denne vej paa et temmelig stabilt niveau — kun i 1844 var der tale om en større nedgang¹⁾. Fra 1847 faar vi imidlertid fastere grund under fødderne, idet der fra dette aar blev foretaget nogle officielle beregninger over værdien af landets ind- og udførsel. Beregningen hviler paa de saakaldte officielle værdier, det vil sige en gang for alle fastsatte varepriser. Disse takster anvendtes uden hensyn til de virkelige priser op til 1863, og svingninger i disse importtal skyldes altsaa ikke prisændringer, men viser hen til større eller mindre indførte kvanta.

Paa grundlag af disse beregninger er der i tabel 6 opstillet en oversigt over værdien af Danmarks direkte og indirekte import fra Hamburg i p.ct. af den totale imports værdi.

En sammenligning mellem den direkte og indirekte import viser, at den indirekte var størst med undtagelse af de unormale aar 1848—1851, og at den direkte import desuden kun var underkastet mindre svingninger. Det er paa baggrund af disse iagttagelser sandsynligt, at værdien af den totale import fra Hamburg i 1840erne har naaet sit højdepunkt samtidig med, at den indirekte import naaede sit maksimum i 1846 og 1847. De fremdragne tal — omend ufuldstændige — taler for, at jernbanen Altona-Kiel har medført en stigende afhængighed af Hamburg, og denne afhæn-

¹⁾ Det drejede sig i 1843 om 58 skibe med 137 kommercelæster gods, 1844: 52 skibe m. 103; 1845: 88 skibe m. 127, 1846: 69 skibe m. 132 og 1847: 77 skibe m. 121 kommercelæster (Statistisk Tabelværk. Handelstatistiken).

Tabel 6.

Værdien af Danmarks import fra Hamburg i % af den samlede imports værdi fra 1847 til 1863.

Aar	direkte import fra Hamburg (rdl.)	import via Kiel (rdl.)	samlet import fra Hamburg (rdl.)	i % af den totale import
1847.....	2,001,000	4,156,000	6,157,000	23,3
1848.....	702,000	654,000	1,356,000	5,8
1849.....	954,000	248,000	1,202,000	4,6
1850.....	1,408,000	171,000	1,579,000	5,6
1851.....	2,472,000	2,215,000	4,687,000	16,6
1852.....	2,275,000	3,151,000	5,426,000	18,8
1853.....	2,495,000	3,755,000	6,250,000	20,9
1854.....	—	—	7,636,000	22,2
1855.....	—	—	8,462,000	21,5
1856.....	—	—	9,394,000	22,0
1857.....	—	—	9,086,000	23,1
1858.....	—	—	5,880,000	20,9
1859.....	—	—	7,609,000	21,7
1860.....	—	—	8,184,000	22,4
1861.....	—	—	9,001,000	23,0
1862.....	—	—	8,908,000	22,9
1863.....	—	—	8,790,000	?

gighed blev i virkeligheden kun midlertidigt svækket ved treaarskrigen, idet Hamburgs andel i den samlede import fra 1854 til 1857 udgjorde 22—23 % mod 23,3 % i 1847. Heller ikke krisen 1857, der som bekendt i saa høj grad bidrog til at formindske erhvervslivets finansielle afhængighed af Hamburg, fik umiddelbare følger for importen, idet denne efter en midlertidig nedgang i 1858 igen hævede sig op til 22—23 % af den samlede import. Det forstærkede greb om det danske marked, som Hamburg havde opnaaet ved jerbanen Altona-Kiels aabning i 1844 bibeholdtes altsaa lige til 1864.

Af hensyn til den senere omtale af Flensborgs oversøiske handel skal endelig nævnes, at Altona-Kiel banen — i 1855 forbundet med den aaret i forvejen aabnede Flensborg-Husum-Tønning bane¹⁾ — fik endnu større betydning for Slesvig end for Kongeriget. I 1847 fik Slesvig saaledes 40 % af sin imports værdi fra Hamburg, i 1855 var procenten vokset til 53,6, i 1860 var den 48,7.

¹⁾ Hedrich: cit. værk, p. 68.

Altona-Kiel banen var af regeringen tænkt som en transitbane mellem Nord- og Østersøen med det formaal saavidt muligt at drage varetransporten over den jydsk halvø's fod bort fra den almindeligt benyttede rute Hamborg-Lybæk. Den var udslaget af en økonomisk politik i internationalt format, men dens virkelige betydning blev ikke herefter. Udviklingen viste, at Altona-Kiel banen som transitbane i virkeligheden ikke kom til at spille nogen rolle — den kunde ikke staa sig i konkurrencen mod den gamle hævdevundne transportvej, navnlig ikke efter at Hamburg og Lybæk var blevet forbundet ved en jernbane¹⁾. Derimod fik, som ovenfor paavist, Altona-Kiel banen en anden og af regeringen slet ikke ønsket virkning derved, at den befordrede Hamburgs indflydelse paa det danske og slesvigske marked.

Det spørgsmaal, der staaar tilbage at besvare, er da: blev denne forøgede afhængighed af Hamburg modvirket ved remissionen, eller med andre ord, hvilken betydning fik remissionen af 1842 og 1844 for landets direkte forsyning med kolonialvarer? Da den direkte oversøiske handel udelukkende blev drevet fra hovedstaden og Flensborg, koncentrerer problemet sig altsaa i virkeligheden om disse byers direkte tilførsel af kolonialvarer. Til belysning af Københavns og Kongerigets kolonialvareindførsel i det hele taget henvises til tabel 7²⁾, hvor I betegner den remissionsberettigede import, der alene gik til hovedstaden, II betegner landets import i det hele taget³⁾ og III, hvad der indførtes til konsum i landet.

Det fremgaar af tabellen, at antallet af skibe, der deltog i den oversøiske fart fra 1842 var i rivende vækst. I 1851 og 1852 indkom der til hovedstaden over 70 skibe aarligt fra oversøiske steder, d. v. s. mere end syv gange saa mange som i remissionens første aar 1842. Københavns oversøiske fart var altsaa i 1840erne og 1850erne i kraftig ekspansion, og navnlig med de fremmede vestindiske øer og Sydamerika blev der knyttet handelsforbindelser, hvad der blandt andet ogsaa fremgaar af det store antal konsuler og vicekonsuler, der fandtes i disse egne. I 1845 var der saaledes danske handelsrepræsentanter i Equador, La Guayra, Havanna (midlertidigt ledig), Rio de Janeiro, Valparaiso, Pernambuco, Veracruz, Caracas, Porte au Prince, Lima, Montevideo og Rio Grande

¹⁾ (RA) Beretning om jernbanerne i hertugdømmerne i Kommercekollegiet. Kiels Handel und Industrie, pr. 153.

²⁾ Paa grundlag af Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken.

³⁾ Tallene for den samlede import er taget direkte fra handelsstatistikken, som til importen ikke medregner transitten over Kiel.

Tabel 7.
Kongeriets import af kolonialvarer fra 1842 til 1852 (i 1000 pund).

Aar	paa renmissionsberetigede skibe			farvetræ			kaffe			uskallet ris			set. crois sukker			fremmed sukker			tobak		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
1842..	10	1136	45	?	874	3	?	4141	0	?	3	1156	?	5283	489	?	4706	1	?	?	2514
1843..	21	2652	33	?	755	828	?	4398	625	?	235	6661	?	5728	1107	?	4840	2	?	?	2511
1844..	32	3617	206	1584	646	206	2326	5847	348	3069	1128	8887	9098	6057	860	5810	8496	4	3084	4	2278
1845..	42	4738	176	2519	855	1140	4752	6625	467	3376	1454	11530	12117	10833	1654	4867	3957	14	3092	14	2739
1846..	52	5703	922	2318	748	2909	5248	5073	0	1425	450	10166	10768	9739	4533	6125	5473	52	2583	52	3000
1847..	58	5637	180	1770	926	4627	6783	6442	398	3025	682	10363	11383	10865	3027	6112	6977	16	2109	16	2929
1848..	61	6410	222	1351	641	4362	7836	7928	879	4120	1140	7986	5157	14209	8553	11504	11290	12	2462	12	5380
1849..	64	6998	155	1402	909	9307	10123	5422	0	3624	1341	8793	8793	7228	6754	10825	8887	48	3016	48	2433
1850..	59	6870	110	1408	928	4503	6223	5448	445	3389	1500	7246	7834	8789	11335	18021	11047	17	3907	17	2773
1851..	55	8385	1160	3150	1272	9072	10681	6457	1120	3051	1533	10613	10456	7599	9702	12857	12650	72	2883	72	3107
1852..	72	9097	225	535	729	8898	10074	6899	821	3892	1210	8427	8032	10282	13727	27283	13244	30	3629	30	4610

de Saö¹⁾. Af de remissionsberettigede skibe, der i disse aar indkom til København, var iøvrigt saa godt som alle af dansk nationalitet, saaledes at bestemmelsen i 1844, om at den udgaaende last skulde indtages i Monarkiets havne, altsaa virkede efter hensigten.

Foruden de her nævnte remissionsberettigede skibe indkom der ogsaa en del andre ikke-remissionsberettigede fra oversøiske steder. Det vil med andre ord sige, at importtallene i rubrik I ikke omfatter hele den direkte import. Saaledes blev der i 1844 og 1847 direkte indført foruden den remissionsberettigede import meget betydelige kvanta farvetræ og ris, nemlig af farvetræ hvert aar omkring 1 mill. pd. Ogsaa for fremmed sukker var den direkte ikke-remissionsberettigede indførsel betydelig (i 1844 2,6 mill. pd.), medens den ingen rolle spillede for tobakkens vedkommende²⁾. Den oversøiske import var altsaa større end det fremgaar af en umiddelbar betragtning af tabellen, og København var i virkeligheden i slutningen af 1840'erne og begyndelsen af 1850'erne i stand til fuldstændig eller omtrent fuldstændig at dække landets behov for saa vigtige kolonialartikler som kaffe, uskallet ris og sukker. Dette var dog, som det vil fremgaa af det følgende, ikke ensbetydende med, at den indirekte import af disse artikler ophørte. Forholdet var nemlig det, at dele af Danmark — blandt andet den jyske vestkyst — paa grund af transportomkostningernes indflydelse stadig væk forsynedes billigere fra Hamburg end fra hovedstaden. Den overskydende import udførtes saa fortrinsvis til Sverrig og Preussen og de nordlige bilande.

Den meget betydelige oversøiske handel, der kom igang i 1840'erne, fortsatte ogsaa efter remissionens ophør i 1854. Det er imidlertid efter 1852 ikke længere muligt at opgøre Københavns eller kongerigets import for sig, men kun hele monarkiets, hvad der i denne forbindelse ikke er af interesse. Et indtryk af den oversøiske handels størrelse faar man imidlertid af de i tabel 8 angivne tal for skibe, indkomne til København fra oversøiske steder³⁾.

Det viste sig, at remissionens ophør paa ingen maade medførte nogen stagnation eller tilbagegang i den oversøiske handel. Tværtimod indkom det største antal skibe siden 1842 i aaret 1855, aaret efter remissionens ophør. Krisen i 1857 synes at have haft en hæmmende virkning paa denne fart, men det var kun forbigaaende.

¹⁾ Liste over danske konsuler 1845.

²⁾ (RA) Akter ang. remissionen II.

³⁾ Paa grundlag af Stat. Tabelværk. Handelsstatistikken.

Tabel 8.

Skibe indgaaet direkte til København fra 1852 til 1863 fra

Aar	danske fremmede	dansk vest. øer		Ost-indien og Kina		fremmede vest. øer		Nord-amerika		Syd-amerika		Amerika ialt (undt. dansk vest. øer)		Skibe ialt antal
		an-tal	dræg-tighed km.	an-tal	dræg-tighed km.	an-tal	dræg-tighed km.	an-tal	dræg-tighed km.	an-tal	dræg-tighed km.	an-tal	dræg-tighed km.	
1852	da.	26	3127	3	591	—	—	—	—	—	—	41	4044	70
	fr.	1	56	2	263	—	—	—	—	—	—	12	1723	16
1853	da.	31	3978	3	445	—	—	—	—	—	—	43	4420	77
	fr.	2	201	2	271	—	—	—	—	—	—	3	170	7
1854	da.	32	4130	3	445	18	1841	6	460	27	2392	51	4693	86
	fr.	0	—	0	—	1	151	3	615	0	—	4	766	4
1855	da.	31	4071	5	929	16	1997	1	121	39	3040	56	5188	92
	fr.	4	757	1	104	4	640	1	142	2	153	7	935	11
1856	da.	32	4208	6	975	18	2181	2	149	28	2376	48	4706	86
	fr.	2	211	0	—	3	476	1	114	2	174	6	764	8
1857	da.	16	2012	4	688	23	2772	4	319	11	873	38	3964	58
	fr.	0	—	2	284	3	325	3	329	8	757	14	1411	16
1858	da.	29	3718	2	280	10	1462	2	223	9	801	21	2486	52
	fr.	1	229	2	451	1	252	2	204	1	94	4	550	7
1859	da.	20	2708	6	882	11	1646	5	427	16	1298	32	3371	58
	fr.	0	—	0	—	9	1127	0	—	8	749	17	1876	17
1860	da.	21	2882	3	492	15	1702	4	362	14	1062	33	3126	57
	fr.	3	492	0	—	6	765	0	—	8	819	14	1584	17
1861	da.	27	3964	4	995	10	1509	6	476	17	1584	33	3569	64
	fr.	0	—	1	791	5	883	0	—	8	688	14	1571	14
1862	da.	30	4169	5	737	18	2148	0	—	17	1554	35	3702	70
	fr.	3	808	2	349	7	1088	3	238	10	1041	20	2367	25
1863	da.	24	3202	4	702	13	1383	0	—	19	1560	32	2943	60
	fr.	3	420	1	204	9	1190	0	—	5	432	14	1622	18

Et andet udtryk for, hvor stor en rolle den oversøiske handel i virkeligheden kom til at spille i slutningen af 1840'erne og tiden derefter, finder man i beregningen af den oversøiske imports værdi i forhold til værdien af landets samlede import. Den udgjorde i 1847, det første aar for hvilket der foreligger oplysninger, 14,6 % (heraf de dansk-vestindiske øer 6,2 %), for at stige til 21,8 % i 1852 (heraf de dansk-vestindiske øer 6,2 %). I Kriseaaret 1857 var procenten sunket til 11,3 (dansk-vestindiske øer 2,5), men steg derefter til 14,9 og 15,6 i henholdsvis 1861 og 1862 (dansk-vestindiske øer henholdsvis 4,8 og 6,5).

Der kan næppe være tvivl om, at den forbavsende udvidelse af den oversøiske handel i 1840'erne tildels finder sin forklaring i remissionen. Men det er ikke den eneste forklaring. Danmark var i 1840'erne ved at miste sit tidligere præg af et lille forarmet land. Landets stigende eksport af landbrugsprodukter, navnlig korn, bragte velstand til vide kredse, og den forøgede velstand afspejler sig i et voksende forbrug af kolonialvarer. Det gennemsnitlige aarlige sukkerforbrug pr. individ steg saaledes fra ca. 8 pd. i 1840 til ca. 14 i tiden 1846—48 og til ca. 16½ i 1856. For kaffe var tallene i tiden 1841—43: 3⅛ pd., 1844—52: 4½ pd. For ris var stigningen endnu betydeligere. 1832—34 konsumeredes der gennemsnitlig ¾ pd., 1855—59 2 pd.¹⁾

Den stærkt stigende efterspørgsel efter kolonialvarer har i væsentlig grad bidraget til udvidelsen af landets handelsforbindelse med de oversøiske lande.

I 1850'erne har remissionen næppe haft større indflydelse paa den oversøiske handels omfang — denne var jo størst i aaret efter remissionens ophævelse. Der var andre faktorer, der gjorde sig gældende i dette aarti, først og fremmest den mægtige højkonjunktur efter guldfundene i Californien og Australien samt ophævelsen af den engelske navigationsakt i 1849, som gav danske skibe en hidtil ukendt chance for fragtfart paa oversøiske steder, en chance, som danske redere forstod at benytte sig af. Til belysning af denne fragtfarts størrelse kan nævnes, at der i 1860 til København indkom 36 danske skibe fra fremmede, ikke-europæiske havne, og udgik 5. Samme aar indgik til transatlantiske havne mindst 499 og udgik mindst 475 danske skibe²⁾. At denne anseelige fragtfart ogsaa maatte komme den danske direkte kolonialvareimport til gode er klart.

Men hvorledes indvirkede denne stærkt forøgede direkte indførsel af kolonialvarer paa vor handelsforbindelse med Hamburg? Til belysning heraf gives der i tabel 9 en oversigt over Kongerigets import af vigtigere kolonialvarer fra Hamburg, i procent af den samlede import 1844—1852³⁾.

¹⁾ M. L. Nathanson: Om Mynt- og Bankvæsen 1855, p. 236. P. P. Sveistrup og R. Willerslev: cit. værk, bilag.

²⁾ Stat. Tabelværk. Handelsstatistikken 1860, p. XLI. Det maa bemærkes, at konsulerne ofte maa have talt det samme skib flere gange, saa at det altsaa ikke drejer sig om 499 forskellige skibe.

³⁾ Ved beregning af den samlede import fra udlandet er transiten via Kiel tillagt.

Tabel 9.
Kongeriget's import af kolonialvarer fra Hamburg (i 1000 Pund) i pct. af den samlede import fra 1844 til 1882.

Aar	farveiræ			kaffe			uskallet ris			fremmed raasukker			ufabr. tobak		
	via Kiel	di- rekte	i alt	via Kiel	di- rekte	i alt	via Kiel	di- rekte	i alt	via Kiel	di- rekte	i alt	via Kiel	di- rekte	i alt
1844.....	45	467	512	1614	1107	2721	6	0	6	432	373	806	390	351	741
1845.....	69	254	323	1120	1181	2301	0	0	0	173	368	541	524	407	931
1846.....	40	312	352	1016	1115	2131	0	0	0	831	160	991	306	417	723
1847.....	43	217	260	927	1029	1956	1	0	0	325	573	898	329	302	631
1848.....	16	8	24	282	432	714	0	0	0	147	532	679	49	168	217
1849.....	31	80	111	11	101	112	0	0	0	1	587	588	36	135	171
1850.....	10	141	141	32	428	460	0	0	0	28	935	963	12	156	168
1851.....	35	131	166	157	586	743	0	0	0	65	742	807	46	123	169
1852.....	?	177	?	?	277	?	?	0	—	?	752	?	?	676	?

Endnu i 1844, hvor den oversøiske handel dog ikke var saa helt ubetydelig (jævnfør tabel 7), var Danmark for de nævnte kolonialvarer med undtagelse af uskallet ris i vid udstrækning afhængig af importen fra Hamburg, idet man herfra modtog ca. en tredjedel af landets kaffe- og farvetætilførsler, godt en femtedel af den ufabrikerede tobak og ca. 13 % af det fremmede raasukker. Men blot tre aar efter har billedet forandret sig betydeligt. Af fremmed raasukker og ufabrikeret tobak indførtes ca. de samme kvantiteter som tidligere, men indførslen af kaffe var faldet med en tredjedel og af farvetræ med halvdelen, og deres andel i den samlede import udgjorde nu kun henholdsvis godt 25 og godt 14 %.

Krigen bevirkede derefter et overordentlig stærkt fald i indførslen baade med hensyn til de indførte kvanta og deres andel i den samlede indførsel. 1851, det første efterkrigsaar, indførtes fra Hansestaden kun 5,2 % af landets farvetræindførsel, 6,8 % af kaffeindførslen, 6,2 % af fremmed raasukker og 5,9 % af den ufabrikerede tobak. 1851 kan imidlertid ikke anses for et normalt aar, og det maa antages, at importen fra Hamburg har været noget stigende i de følgende aar.

Det er desværre ikke muligt paa samme grundlag at følge den videre udvikling i 1850'erne. Derimod kan der efter 1852 gives en oversigt over værdien af kolonialvareimporten fra Hamburg i forhold til værdien af den totale indførsel herfra. Dette er for treaarige perioder gjort i tabel 10¹⁾.

Tabel 10.

Værdien af Kongeriets direkte og indirekte (via Kiel) import af kolonialvarer fra Hamburg i % af den samlede værdi af importen fra Hamburg fra 1852 til 1863.

Aar	bomuld	farvetræ	indigo	kakao	kaffe	ris	sukker	te	ufabr. tobak	ialt kolonialv.	summa import	%
1852—54....	58	11	54	59	474	75	200	112	300	1860	19.311	9,7
1855—57....	64	11	495	74	355	112	460	161	286	2028	27.942	7,5
1858—60....	57	13	466	65	620	49	245	95	297	1907	21.673	8,7
1861—63....	34	22	422	67	655	46	130	111	328	1814	26.699	6,9

¹⁾ Paa grundlag af handelsstatistikken for de nævnte aar.

Det fremgaar af tabellen, at Hamburgs kolonialvareimport til Danmark synes at have stabiliseret sig. Der var visse varegrupper, som indigo, kakao og tobak, der aar efter aar afsattes i omtrent lige store partier, et bevis paa, at der nu har fundet en slags kartellisering af afsætningsmarkedet sted mellem København og Hamburg, ikke saaledes at forstaa, at der skulde foreligge bestemte aftaler om opdeling af markedet; denne er paa grund af transportomkostningernes størrelse fulgt ganske af sig selv. For andre kolonialvarer som kaffe, ris, sukker og andet, var omsætningen mere svingende, alt efter tilførslernes størrelse i Hamburg og hovedstaden.

Var Hamburgs kolonialvareafsætning som hele betragtet nogenledes stabil efter 1852, saa udgjorde den dog en faldende andel af hansestadens samlede afsætning til Kongeriget — i 1852 til 1854: 9,7 % mod 6,9 % i tiden 1861 til 1863.

Det kan herefter anses for givet, at remissionen — ganske vist i forbindelse med andre faktorer — for København fik det af regeringen ønskede resultat. Hvilken andel i det heldige udfald der skal tilmaales disse andre økonomiske faktorer, er naturligvis umuligt at afgøre, men med nogen forsigtighed tør man vel paa grundlag af ovenstaaende anslaa remissionens betydning til at have været temmelig afgørende op til omkring 1850, hvorefter den i vigtighed traadte tilbage for virkningerne af den almindelige højkonjunktur.

Remissionen var imidlertid, som tidligere nævnt, givet som støtte ikke alene for Københavns, men ogsaa for Flensborgs oversøiske handel, og det staar derfor tilbage at undersøge resultaterne af regeringens økonomiske politik for denne by. Kilderne til belysning heraf er op til 1847 langt udførligere end for Københavns vedkommende, idet Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet har ladet foretage nogle undersøgelser af Flensborgs direkte og indirekte kolonialvarehandel før og efter remissionen 1842. I tabel 11 gives en oversigt over Flensborgs direkte og indirekte tilførsel af kolonialvarer fra 1839 til 1846, altsaa tre aar før og fem aar efter remissionen af 1842¹⁾.

Ved en sammenligning mellem den aarlige gennemsnitsimport for perioden 1839—42 og 1842—46 er det klart, at aarene efter plakaten af 1842 ikke — med undtagelse af risimporten — fremviste nogen forøgelse af de direkte tilførsler. Der var tværtimod

¹⁾ Paa grundlag af akter vedrørende remissionen II (RA).

Tabel 11.
Flensborgs direkte og indirekte tilførsel af vigtigere kolonialvarer fra 1839 til 1846 (i 1000 pund).

Aar	farvetræ		kaffe		uskallet ris		raasukker		ufabr. tobak	
	direkte	in- direkte	direkte	indirekte	direkte	indi- rekte	direkte	indirekte	direkte	in- direkte
1839	114,9	117,4	694,6	551,4	0	0	4649,3	1283,0	33,8	285,7
1840	248,1	42,1	421,3	1246,4	491	0	3814,4	542,2	47,7	599,9
1841	208	23,8	1389	657,8	1295,6	0	2400,7	888,5	59,5	521,3
1839—41 aarlige gennemsnit	190,3	61,1	835	815,2	595,5	0	3621,5	904,5	47,0	468,9
1842	134,7	7,6	867,7	419,8	517,2	0	2524,6	985,6	45,0	488,6
1843	806	14,4	880	881,6	546	0	1870,1	713,7	30,7	683,7
1844	208,9	46	142,8	977,3	1018,6	0	2789,6	1047,8	16,6	772,1
1845	143,6	46,6	25,4	1093,7	550,5	0	3539,9	0,1	40,9	540,2
1846	390,6	49,6	442,9	1129,8	560,4	0	3428,3	489,3	0,1	388,2
1842—46 aarlige gennemsnit	191,6	32,9	313,4	900,4	638,5	0	2830,5	664,9	18,6	574

tale om udpræget tilbagegang for saa vigtige vareartikler som kaffe og raasukker samt for tobaksblade. Den indirekte import forøgedes noget for tobak og kaffe, men var i tilbagegang for farvetræ og raasukker. Den samlede tilførsel af kaffe og raasukker var i denne periode i afgjort nedgang.

Der er flere aarsager til denne udvikling i 1840'erne. Som tidligere nævnt, blev handelen paa de dansk-vestindiske øer frigivet i 1833, og fra dette tidspunkt tog Flensborgs vestindiske sejlads et mægtigt opsving. Men ogsaa Hamburg benyttede sig af lejligheden til at besejle øerne, navnlig St. Thomas, og Hansestaden blev paa grund af sine mere effektive handelsmetoder efterhaanden Flensborg en haard konkurrent. Hamburgske købmandshuse sendte til de vestindiske øer dygtige faktorer, som skulde modtage skibene ladet med europæiske produkter. Faktorerne sørgede for, at skibene uden ophold kunde ekspederes og igen gaa til Hamburg med kolonialvarer. I Hamburg blev disse ikke oplagret, men straks solgt, og paa grund af den hurtige omsætning — der kunde gøres to til to og en halv rejse aarligt — var det den hamburgske købmand muligt at nøjes med en kapital, der var betydeligt mindre end flensborgerens¹⁾.

Tilførslerne til Flensborg fra de vestindiske øer formindskedes derfor i 1840'erne samtidig med, at afsætningsmarkedet begrænsedes paa grund af forøget konkurrence, dels fra Hamburg og dels fra København. Aabningen af Altona-Kiel-banen betød, at de dele af Holsten og Slesvig, som tidligere var blevet forsynet fra Flensborg, nu hurtigere og billigere fik deres tilførsler fra Hamburg. Paa den anden side maatte den saa kraftigt udvidede københavnske oversøiske handel i 1840'erne medføre, at Flensborgs kongerigske marked reduceredes. Dette sidste forhold findes anskueliggjort i tabel 12²⁾.

Flensborgs eksport af kaffe til Kongeriget i 1840'erne var i temmelig stærk tilbagegang. Det samme gælder udførslen af raasukker, hvoraf Flensborg tilmed i 1845 og 1846 fik tilført betydelige kvanta fra Danmark.

Remissionen medførte altsaa paa ingen maade nogen fremgang i Flensborgs oversøiske handel, men der var i 1840'erne endog tale om ligefrem tilbagegang.

Den dog stadigvæk ret anselige handel paa oversøiske steder, som blev drevet fra Flensborg, blev tilmed i 1850'erne fuld-

¹⁾ Slesvigs Provincialefterretninger 1862 p. 263 f.

²⁾ Paa grundlag af akter til remissionen II (R. A.).

Tabel 12.

Flensborgs import og eksport af kolonialvarer fra og til Danmark fra 1839 til 1846.

Aar	eksport af kaffe pund	eksport af raasukker pund	import af raa- sukker pund
1839.....	313.812	1.514.840	765
1840.....	353.428	834.237	0
1841.....	269.979	670.358	40
1842.....	186.858	427.369	0
1843.....	260.652	687.183	0
1844.....	189.882	539.573	962
1845.....	184.830	641.448	288.419
1846.....	198.959	559.168	368.076

kommen lammet. Baggrunden herfor var blandt andet krigen 1848—50, under hvilken skibsbroen »groede til med græs«, dernæst — efter en vis renaissance for den oversøiske handel — toldloven af 1853, der ophævede toldgrænsen ved Eideren og dermed den beskyttelse, som Slesvig havde haft mod konkurrencen syd-fra¹⁾. Endelig kom hertil virkningen af de nye jernbaneanlæg, navnlig Altona-Kiebanens forlængelse til Flensborg, som bragte den hamburgske konkurrence indenfor stadens mure. Medens der i perioden 1842—1846 var gaaet gennemsnitligt 15 skibe aarligt til oversøiske steder fra Flensborg, saa udklareredes der efter 1854 aarligt kun et enkelt eller et par, undertiden slet ingen skibe til disse egne. Hvor katastrofal tilbagegangen i virkeligheden var, fremgaar af, at værdien af hertugdømmet Slesvigs oversøiske import i 1847 udgjorde 9.1 % af den samlede imports værdi, i 1855 var procenten sunket til 1.9 %, og i 1859 udgjorde den kun 0.3 %. Der var altsaa ikke længere tale om nogen direkte import af kolonialvarer¹⁾.

De flensborgske skibe, der var indrettet paa oversøisk fart, sejlede fra nu af enten i fragtfart eller fra Vestindien til København, hvor sukkerraffineringen under indflydelse af de moderne indrettede dampraffinaderier havde taget et kolossalt opsving og medført dannelsen af et betydeligt raasukkermarked²⁾.

¹⁾ Paa grundlag af Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken.

²⁾ Slesvigske Provinsialefterretninger 1862 p. 321. P. P. Sveistrup og R. Willerslev: cit. værk p. 181 ff.

IV.

Remissionen er i flere henseender en opsigtsvækkende foretelse i dansk økonomisk politik og dansk økonomi ved midten af det 19. aarhundrede. Den indførte paa et tidspunkt, hvor liberalismens ideer var rodfæstede saavel indenfor administrationen som indenfor den offentlige mening, en aktiv handels- og søfartspolitik, der mindede om den forlængst opgivne merkantilismes.

Remissionen er imidlertid ikke ejendommelig alene derved, at den staar som en anakronisme i 1840'ernes økonomiske politik, men ogsaa ved sin korte levetid. Det er en almindelig erfaring, at en beskyttelse een gang givet er meget vanskelig at slippe af med, idet der bag beskyttelsen fremvokser erhvervede rettigheder, som den fremtidige økonomiske politik maa tage hensyn til. Remissionen kom imidlertid kun til at bestaa i 12 aar, og det er i virkeligheden her, at de liberalistiske ideer viser deres styrke. Saasnart den direkte oversøiske farts trivsel paa grund af højkonjunktoren ikke længere var afhængig af en saadan kraftig støtte, blev remissionen ophævet.

Remissionen havde som baggrund projektet om bygning af en jernbane mellem Kiel og Altona. Denne bane blev anlagt med meget rundelig støtte fra den danske stats side og var tiltænkt en betydelig rolle i Nordeuropas økonomi som formidler af varetransitten mellem Nord- og Østersø. Men da den samtidig ved at lette transporten paa Hamborgs vigtigste rute til det danske marked kunde forøge Danmarks og Slesvigs afhængighed af den allerede saa dominerende handelsstad, gav regeringen som modvægt remissionen til fordel for Københavns og Flensborgs oversøiske handel.

Altona-Kiel-banen kom aldrig til at faa nogen større betydning for den internationale varetransit mellem Nord- og Østersø. Regeringens økonomiske politik blev paa dette punkt en afgjort fiasko. Derimod fremmede den meget betydeligt Slesvigs afhængighed af Hamburg. Trods remissionen var Flensborgs oversøiske handel i 1840'erne i stadig nedgang, og en medvirkende aarsag hertil var den, at Altona-Kiel-banen begrænsede byens opland i Hertugdømmerne samtidig med, at byens afsætning til Kongeriget formindskedes. Forhaabningerne om at genrejse byens handel og gøre den til stapelplads for Østersøområdet ved bygning af jernbanen Tønning-Husum-Flensborg bristede. Tværtimod medvirkede jernbanen, idet den i 1855 tilsluttedes Altona-Kiel-banen

og dermed satte Flensborg i direkte forbindelse med Hamburg, til definitivt at ødelægge byens oversøiske handel.

Ogsaa i Kongeriget synes det umiddelbare resultat af Altona-Kielbanens aabning at have været en større afhængighed af Hamburg. Men til forskel fra Slesvig var denne afhængighed for Kongeriget som helhed ikke voksende i 1850'erne, og hovedstaden var tilmed i stand til i betydeligt omfang at frigøre sig for tilknytningen til Hansestaden. En væsentlig aarsag hertil finder man i remissionen. Medens tidligere kolonialgrossererne i København havde været kommissionærer for Hamburg, opstod der efter 1844 en grossiststand, der direkte importerede kolonialvarer i stadig større omfang, og som hermed forsynede ikke alene København, men ogsaa store dele af de danske provinsbyer samt Sydsverrig og de nordlige bilande.

Remissionen befordrede derved kraftigt det vaagnende initiativ, som kunde iagttages allerede omkring 1840, og den fik sin store andel i, at Københavns handel og søfart efter 30 aars langvarig depression atter kunde vise fremgang. Væksten i hovedstadens tonnage var ganske vist i de første tiar efter remissionen ikke meget anselig, navnlig ikke for de store skibe, hvor man først og fremmest skulde have ventet den¹⁾. Dette finder rimeligvis sin forklaring i, at de københavnske redere til at begynde med satte de skibe, der tidligere havde gaaet i oversøisk fart fra Hamburg og Altona, ind paa København og først derefter gik i gang med nyanskaffelser. Fra 1850'erne bar det da ogsaa langt kraftigere fremad.

Den stærke forøgelse i Københavns oversøiske fart fik betydelige følger for Hamburgs eksport til det danske marked. Ganske vist vedblev hansestaden lige op til 1864 at spille forholdsvis samme rolle ved landets forsyning som tidligere, idet tæt op til en fjerdedel af værdien af landets import til stadighed kom fra Hamburg, men for at beholde sin dominerende stilling maatte den i 1850'erne til erstatning for det stærkt indskrænkede kolonialvaremarked lægge sin eksport om til i højere grad at omfatte manufakturvarer fra England og Tyskland. I 1852 udgjorde bomuldsvarer, jern og jernvarer, linned og uldmanufaktur 44,1 % af

¹⁾ Af københavnske handelsskibe over 100 kommercelæster fandtes der i 1842: 33 med en lastedragtighed paa 5156 kommercelæster, i 1852 var tallet 33 med 5871 kommercelæster, men i 1862 var antallet af skibe steget til 53 med 6738 kommercelæster (Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken).

Hamburgs eksportværdi til Danmark, i 1865 var procenten vokset til 47,3 og i 1860 til 49,3¹⁾.

Uden remission, som i saa høj grad befordrede den direkte import af kolonialvarer og formindskede importen heraf fra Hamburg, vilde Kongeriget sandsynligvis have delt Slesvigs skæbne og være kommet i et endnu større afhængighedsforhold til hansestaden end tilfældet var.

¹⁾ Paa grundlag af Statistisk Tabelværk. Handelsstatistikken.