

## Frihavnen ved København

Diskussion i »Nationaløkonomisk Forening«.

**M**andagen den 18. Februar afholdt Nationaløkonomisk Forening Møde. Grosserer, Tømmerhandler **Kari N. Frederiksen** holdt følgende Foredrag om Spørgsmaalet om en Frihavn ved København:

Spørgsmaalet, om vi trænger til en Frihavn, maa siges at være afgjort. De to Kommissioner, der har været nedsatte i denne Anledning i 1880 og 1888, er begge komne til samme Resultat, at Københavns Havn trænger til en Udvidelse, at Udvidelsen bør ske nordpaa, i Terrænet Nord for Kastellet, og at de projekterede ny Anlæg helt eller delvis bør indrettes som Frihavn.

Der kan neppe rejses Tvivl om, at dette Resultat er rigtigt. Havnekajerne er til sine Tider saa overfyldte, at Trafiken i høj Grad besværliggøres, og navnlig er de til Kajerne grænsende Arealer og Pakhuse saa indskrænkede, at Handelen meget ofte lider derunder. Om at indrette mekaniske Hjælpemidler til Losning og Ladning kan der aldeles ikke være Tale; Forbindelsen mellem Havn og Jernbane er yderst mangelfuld, og

nogen Ændring i disse Forhold lader der sig ikke tænke paa uden uforholdsmæssige Omkostninger.

Det ligger da nær for Haanden, naar ny Havnearealer skal oplades for Trafiken, da strax fra Begyndelsen af at søge at indrette disse saaledes, at Handel og Industri saa lidet som mulig tynges af det nødvendige Onde, Tolden, og at navnlig vor Mellemandel ikke generes deraf, altsaa at etablere en Frihavn, og der søge at undgaa de Gener, der føles paa Toldboden, navnlig indrette sig paa i den videst mulige Udstrækning indenfor Frihavnens Mure at lade enhver Vareejer tumle med sine Varer, som han vil.

Pontoppidans Udtalelser ved Toldreformforeningens Hamborgtur, »at det er Handelen, der skaber Havnen, ikke omvendt«, og »at det er Hamborgs regelmæssige Dampskibsforbindelser, der giver dens Handel sin Styrke«, er saa bekendt, at de kan henregnes til de bevingede Ord. De er selvfølgelig under visse givne Omstændigheder rigtige. Men det kan jo ogsaa siges her, at det er Handelen, der skaber Havnen, naar Udvidelsen kræves paa Grund af Overfyldning i den gamle Havn. Hvem, der har færdedes i den allerede anlagte Del af det projekterede ny Havneanlæg, vil have set, at denne trafikeres ret livligt (sidste Aar af ca. 1600 Fartøjer eller ligesaa stort et Antal som f. Ex. Nyhavn) og, at Trafiken meldte sig, saa snart Havnearbejderne var saa fremskredne, at de blot nogenlunde var i Stand til at tage den.

At danne sig en Ide om Størrelsen af vor Mellemandel med Udlandet for deraf at se, om der findes en Basis til Stede for Frihavnstrafiken, er yderst vanskeligt. Statistisk Tabelværk for 1887 oplyser, at Genudførslen

af fremmede Produkter i nævnte Aar var ca. 374 Mill. Pd. til en Værdi af 29.<sub>3</sub> Mill. Kr., hvoraf ca.  $\frac{4}{5}$  falder paa København. — Derhos udførtes der imidlertid over Transitoplagerne ca. 114 Mill. Pd. i ca. 640,000 Kolli. Hvoraf denne Varemængde bestod, faar man ikke oplyst, saa lidt som dens Værdi. Direkte at slutte fra Værdien af de 374 Mill. Pd.s Gennemsnitsværdi gaar ikke an. Thi af disse var ca. 224 Mill. Pd. Kul til en Værdi af kun 1.<sub>4</sub> Mill. Kr., og Varer af saa ringe specifik Værdi fandtes der neppe blandt de 114 Mill. Pd. Transitgods. Gaar man imidlertid ud fra Gennemsnitsværdien af Resten af den bekendte Varemængde faar man Værdien af de ubekendte 114 Mill. Pd. til ca. 21 Mill. Kr.

Men derhos var der udført adskillige Varer, angivne som indenlandske, der efter al Sandsynlighed har været udenlandske, og jeg tror derfor ikke at regne for højt ved at anslaa Københavns Genudførsel af fremmede Varer til mindst 50 Mill. Kr.\*). Er dette nu maaske neppe nok til at forrente et udstrakt Frihavnsanlæg, saa er det dog et godt og solidt Grundlag til derpaa at basere en sund Udvikling i Fremtiden, nok til at give Haab om, at der, naar Forholdene ordnes saa gunstig som mulig for Trafiken, vil kunne skabes en større og lønnende Mellemandel til Gavn for Byen og for hele Landet.

---

\*) Et herværende en gros-Firma, der benytter Frilager paa Toldboden, oplyser mig om, at Gennemsnitsværdien af dets Udførsel beregnet for 3 Maaneder udgør 53 Øre pr. Pd. Bruttovægt, og tilføjer, at med Undtagelse af 4 benyttes Resten af de 108 Frilagerrum paa Toldboden til Varer af væsenlig højere Gennemsnitsværdi.

Og nu Dampskibsforbindelserne?

Ja, hvad disse angaar, tror jeg ikke, vi kan beklage os. Københavns Beliggenhed som en Krydsstation for Passagen til og fra Østersøen stiller os i saa Henseende saa gunstig som vel mulig. At København ikke er Endestationen for maaske de fleste Linjer har mindre at sige. Thi selv om New-York-Baadene fortsætter Rejsen til Stettin og Middelhavs-Baadene til St. Petersburg, saa er København dog den naturligste Plads for Omladning til og fra alle andre Havne i Østersøen end netop de paagældende Endepunkter, og denne Trafik maa vi søge at sikre os ved at byde den alle mulige Lettelser, vi kan.

Man maa ikke indvende, at det kun nytter lidt; i Hovedsagen bliver det dog kun Speditionsforretning. Ogsaa denne vil være af stor Betydning for os. Den giver en ganske vist mindre, men til Gengæld sikker Fortjeneste, den giver god Sysselsætning for Arbejderne, Skibsproviantører, Skibsmæglere og mange andre, breder Fortjeneste om sig i store Kredse og forøger Fragten for vore Dampskibe. Men ganske vist maa vi saa ikke bære os ad som forleden, da et Parti Margarine blev losset her fra Tyskland for at omlades til Norge og blev konfiskeret, fordi Fustagerne ikke var lavede nøjagtig efter vor Model. En saadan Fremgangsmaade synes mig temmelig abderitisk, selvmorderisk for vor Mellemhandel. Det var en ren Speditionsforretning, hvad der var i Fustagerne vedkom os aldeles ikke.

Frihavnssagen er i det forløbne Aar naaet et Skridt fremad. Det Beløb, Rigsdagen ifjor stillede til Regeringens Disposition til Forundersøgelser, er bleven benyttet dels til Nedsættelsen af den ovenfor omtalte

Kommission, dels til en Skitsekonkurrence. Efter Regeringens Indbydelse indkom der 17 Projekter, af hvilke 6 er bleven præmierede af en i denne Anledning nedsat Kommission.

D'Hrr., som har set de udstillede Planer, vil deraf have dannet sig en Forestilling om, hvordan man har tænkt sig Frihavens Indretning.

Færgelejet for Dampfærgerne fra Malmø er paa de præmierede Skitser vist midt for Terrænet i Overensstemmelse med Jernbanekommissionens Plan. Nord for Færgehavnen ligger de allerede eksisterende Bassiner, der tænkes forbeholdt dels grovere Varer og eventuelle Fabrikers Trafik, dels, udskilt fra Frihavnen, den lokale Trafik, som man ikke vil udelukke, før det er nødvendigt. Det største af Bassinerne tænkes derfor delt ved en Toldgrænse. Syd paa, saa nær ind til Citadellet som muligt, tænker man sig den egentlige Handelsfrihavn med et eller to rummelige Bassiner.

I fire af de præmierede Projekter træffer man en Hovedform, et stort Bassin i Retningen Nord til Syd. Efter Kommissionens Mening har denne en Fejl, nemlig fælles Indsejling for Dampfærgerne og Handelsskibene, og vil, naar denne Fejl rettes, faa en noget afvigende Form. Sandsynligvis behøver Bassinet neppe at være saa bredt som nogle af Planerne viser; 350 à højst 400 Fod vil være tilstrækkeligt. Men er Bassinerne for brede paa disse, er de til Gengæld for smalle paa de to præmierede Projekter af andre Typer. Dette er imidlertid Fejl, der saare let kan rettes, saa længe Planerne kun eksisterer paa Papiret.

Kajskure og Pakhuse har man i Hovedsagen med de i Hamborg og Bremen gjorte Erfaringer for Øje

tænkt sig saaledes arrangerede, at nærmest Kajerne ligger aabne Skure, kun skilt fra Bolværkerne ved en Kørebane med to Jernbanespor, bag Skurene atter Kørebane og Spor og derefter Pakhusene. Pakhuse umiddelbart ved Bolværk er kun anvendt i ringe Udstrækning, fordi det kun sjældnere indtræffer, at de indkommende Skibe har fuld Ladning til samme Modtager, og selv da er det ikke sagt, at Pakhusets Luger og Hejseapparater korresponderer med Skibets, saa at Losning samtidig kan ske fra alle Luger. Skurene med hele Forsiden aaben har vist sig hensigtsmæssigere. Transportable Kraner, der løber paa Spor langs Bolværket anbringes ved Skibets Ankomst én ved hver Luge, hejser Varerne op og afleverer dem efter Omstændighederne paa Vogn, Jernbanevogn eller i Skurene, hvor videre Sortering kan foregaa.

Forøvrigt maa Erfaringen lære os, i hvilken Retning Udviklingen hos os bør gaa. Til at begynde med kan man nøjes med forholdsvis lidt af de sekundære Anlæg, hvis Udstrækning kan forøges, eftersom Behovet kræver det.

Udvendig, ud imod Reden, har man tænkt sig Bolværker, som særlig skulde benyttes af de regelmæssige Turbaade, der kommer inde fra Havnen og skal medtage Gods fra Frihavnen. Da dette jo som oftest skal udleveres til disse i fortoldet Stand, bliver den udvendige Mole paa en Del af sin Længde, at dele ved en Toldgrænse paa langs, saaledes at den udvendige Side tildels kommer at tilhøre det toldpligtige Indland. Den øvrige Del af det udvendige Bolværk vil da passende kunde anvendes til Anlægsplads for Forbisejlere. Men for at dette udvendige Bolværk overhovedet skal

kunne benyttes, ligesom ogsaa for at man skal kunne indrette en bekvem Indsejling til Frihavnen uden Frygt for, at Bassinerne skal lide af Uro, vil det være nødvendigt at skaffe Dækning mod Bølgeslaget ved ydre Værker paa begge Sider af Trekroner og Kroneløbet, hvilket kan gøres uden forholdsvis stor Bekostning.

Det opstillede Program har givet Konkurrenterne Frihed til at indlægge den projekterede Banelinje fra Østerbro til Hellerup, der skal danne Frihavnens Grænse mod Vest, efter deres eget Skøn, dog ikke længere mod Vest end langs Strandpromenaden og Sibbernsvej. Her indtræder altsaa det Spørgsmaal: hvilket Areal vil der behøves indenfor Frihavnsgrænsen?

Vi ser da ogsaa her forskellige Opfattelser gør sig gældende gennem de præmierede Planer, der viser Jernbanelinjen indlagt hver paa sin Maade. Medens et Projekt har fulgt den givne Grænse og lagt Jernbanelinjen saa langt Vest paa som tilladt for at faa saa stort et Areal med som mulig, og et andet har fulgt samme Princip, kun gjort en Svingning for at undgaa Expropriation af de kostbare Fabriksbygninger, har 2 Projekter henlagt Jernbanelinjen saa nær til Bassinernes Bund, som de vel kunde, altsaa søgt at medtage saa lidt Areal som mulig. De forskellige Projekters Arealer er derved komne til at variere fra 143 Tdr. Land til ca. 85 Tdr. Land inkl. Bassiner eller fra 100 Tdr. Land til ca. 56 Tdr. Land uden disse. Afvigende Meninger har gjort sig gældende med Hensyn til de nødvendige Rangerspors Udstrækning, men særlig med Hensyn til de Arealer, der vil udfordres til Oplagspladser og Fabrik anlæg.

Hr. Ingeniør Vedel, der har været medvirkende

ved Udførelsen af et af de præmierede Projekter, har i sidste Hefte af Tidsskriftet offentliggjort en Beregning over de Arealer, der kan ventes optagne af Fabrikanlæg i Frihavsterritoriet, og er derved kommen til det Resultat, at højst 10 Tdr. Land vil være nok. Beregningen er vistnok meget omhyggelig gjort, men jeg tror, den er bygget paa Sand.

Hr. Vedel beregner, hvort stort Areal, der bruges til Produktionen af vor nuværende Export af saadanne Fabrikata, til hvis Frembringelse der benyttes toldpligtige Raaemner og Hjælpestoffer. Allerede mod denne Beregning lod der sig vel rejse nogen Indvending. Ret paafaldende synes det saaledes, naar man ser et Areal af 30 Kv.-Alen anslaaet til Rismøller. Jeg skal imidlertid ikke opholde mig herved. Men Hr. Vedels Slutning, at der i Frihavnen vil udfordres et lignende Areal, er yderst usandsynlig.

Hr. Vedel gaar ud fra, at en stor Del af de nu exporterende Virksomheder vil blive, hvor de er; det er fuldstændig rigtigt. Vor Industri er jo netop paa Grund af Tolden hovedsagelig indrettet paa Forsyningen af det indenlandske Marked; det er kun faa Industrier, der overvejende er baserede paa Export, og det vil derfor sandsynligvis kun være en mindre Del, for hvilken der kan være Tale om en ligefrem Flytning ud paa Frihavsterrænet. Hvad der under de ny Forhold vil danne sig der med helt andre Opgaver for Øje, vil i det væsentlige blive noget helt nyt i Omfang og Størrelse saa forskelligt fra det gamle, at der overhovedet ikke lader sig drage nogensomhelst Slutning fra det ene til det andet. Men en saadan Slutning er just Grundpillen i Hr.



Vedels Beregning; er denne usikker, styrter det Hele sammen.

Hvilken Industri, der vil melde sig, naar Frihavnen er færdig, véd man ikke, og man faar intet at vide, før man ser det. Der kan være lagt de fortræffeligste Planer i saa Henseende, men de vil blive hemmeligholdt saa længe som vel mulig. Man vil ikke udsætte sig for, at andre skal benytte dem og komme en i Forløbet. Meget afhænger af Handelens og Skibsfartens Udvikling. Hvad er Handel, hvad er Industri, hvor er Grænsen mellem dem? Mange Artikler vil til deres Omsætning kræve saa betydelige Manipulationer ved Ompakning, Sortering og Rensning, at Omsætningen nærmer sig til at blive en Industri og kræver stor Plads. Ny Stabelartikler vil medføre ny Industrier til deres Forædling. En stor Handel med oversøiske Træsorter vil medføre Finerskærerier, Indførsel af Farvetræ, Raspemøller osv. Ny Dampskibslinjer vil aabne ny Markeder for Industrien, man tænke blot paa, hvad Hamburg, hvor Arbejdslønnen neppe er billig, fabrikerer for de oversøiske Markeder. En Spritforretning baseret paa Rektifikation af russisk Raasprit og dennes Omdannelse til Genever, Akvavit og Likører, vil kun kunne trives i Frihavnen. Et Etablissement i Hamborg fabrikerer eller fabrikerede i alt Fald tidligere aarlig 50 à 60,000 Dusin Skjorter udelukkende til Salg paa oversøiske Pladser.

Der er intet andet at gøre end at erkende, at man aldeles ikke kan opstille nogen paalidelig Beregning, men maa søge at inddrage saa meget Areal, at der vil være nok under alle Eventualiteter. Hr. V. taler om, hvad der vil være nok i en nær Fremtid. Vi maa

imidlertid ikke alene se paa en nær Fremtid, men ogsaa lidt ud i Tiden. Frihavnen maa have en saadan Udstrækning, at ogsaa den næste Generation vil kunne færdes der uden i alt for høj Grad at skulle generes af Trængsel. Lad os vogte os for at gentage de Fejl, man har begaaet herhjemme ved Anlægget af Banegaarden og ved Bebyggelsen af Gammelholm.

Hr. Vedel mener, at man i Hamborg er gaaet noget for vidt, saa meget mere som visse Fabriker har faaet Tilladelse til foreløbig i 12 Aar at arbejde under Frihavnsvilkaar indenfor Toldgrænsen. Men, naar de 12 Aar er gaaet; hvad saa? Mon man da ikke bittert vilde fortryde, om man ikke, medens det var Tid, havde sikret sig Arealer til at kunne anvise dem Plads i Frihavnen?

Skulde vi nu virkelig her se for stort paa Sagen, gøre os for store Forventninger om den Virksomhed, som Fremtiden bærer i sit Skød, og medtage mere Areal, end vi faar Brug for, er der aldeles ingen Ulykke sket. Midlertidig kan Terrænet deles med let flyttelige Jerntraadshegn og de udenfor liggende Arealer udlejes til Oplagspladser. Den fortrinlige Havns Nærhed vil gøre disse meget efterspurgte. Skulde det da i Tidens Løb vise sig, at Frihavnen ikke har Brug derfor, vil det altid være tidsnok at overlade dem til Bebyggelsen. Værdien af Byggegrundene taber sig neppe set over en lang Aarrække.

Men lægger man nu Jernbanelinjen, en 18 Fod høj Dæmning, for langt østlig, er dermed Grænsen given. Naar det om 10 eller 20 Aar viser sig, at man har beregnet for lidet Areal til Frihavnen, lader den sig ikke

flytte, saa meget mindre, som de tilstødende Arealer da vil være bebyggede med 5 Etages Kaserne.

Der er ingen anden Vej at gaa end at tage det Areal, der tilbyder sig til en rimelig Pris og forøvrigt passer til Planen; man kan vakle mellem at medtage Fabrikerne eller gaa uden om disse. Jeg er nærmest tilbøjelig til at støtte den første Anskuelse i Forventning om, at der vil findes Liebhaveere til dem under Frihavns-vilkaar, selv om de nuværende Ejere ikke skulde være tilbøjelige til at finde sig i Forandringen. Men de ubebyggede Arealer Øst for Sibbernsvej maa i ethvert Tilfælde medtages; der er ingen Risiko derved i Forhold til Faren for om nogle Aar at være tvungen til langt større Ofre for at skaffe Plads.

Hvad Anlægsomkostningerne angaar, variere de forskellige Projekters Overslagssummer fra  $7\frac{1}{2}$  til 17 Mill. Kr. Men heraf udgør det egentlige Anlæg, med Bassiner og Bolværker, Jernbanespor, Veje, Chaussering og Indhegning kun fra 5 til ca.  $7\frac{1}{2}$  Mill. Kr., heri indbefattet Dampfærgeanlægget, som vel rettest bør belastes Jernbaneplanen. Resten falder paa de sekundære Hjælpemidler, som Forfatterne af Projekterne har tænkt sig anlagt i højst forskellig Udstrækning, Pakhuse og Skure, mekaniske Hjælpemidler, Toldexpeditionslokaler etc.

Tager man nu det største af de til det egenlige Anlæg anslaaede Beløb og lægger dertil 1 à 2 Mill. til de foreløbig nødvendige sekundære Anlæg samt ifølge den videst gaaende Plan endvidere ca. 3 Mill. Kr. til Expropriation af private Grundarealer, har man for ca. 12 Mill. Kr., et efter Omstændighederne særdeles brug-

bart Anlæg, der tillader en bekvem Udvikling, eftersom Forholdene kræver det.

Ser man, at de fra Begyndelsen af anbragte Skure og Pakhuse forrenter sig, vil man ikke frygte for at gaa videre, og forøvrigt vil man, om man finder det rigtigt, kunne overlade de videre Anlæg af Pakhuse til det private Initiativ. Og en Sum af 12 Mill. Kr. bør ikke virke afskrækkende, hvor det gælder en Sag saa vigtig for den danske Handel og Skibsfart, saa betydningsfuld, naar Spørgsmaalet er, om vi i Fremtiden skal kunne staa os i Konkurrencen med vore Naboer. Det er kun et ringe Beløb i Forhold til, hvad man andet Steds har ofret for lignende Formaal.

---

Konsul **M. N. Nathan** mente, at man i Frihavns-Spørgsmaalet havde set for sangvinsk paa Forholdene. Forholdene stillede sig nu ganske anderledes end i 1862, da Spørgsmaalet først havde været fremme; dengang, da Sejlskibene spillede en større Rolle, medens Dampskibene nu besørge en saa stor Del af Trafiken, havde Forholdene stillet sig langt gunstigere end nu. Men medens en Frihavn ikke syntes her at være paa sin Plads, var en Udvidelse af Havnen nødvendig. Efter Nord-Østersøkanalens Aabning vilde det ikke kunne ventes, at f. Ex. den russiske Trafik vilde komme til at berøre København; Skibene vilde ved at gaa gennem Kanalen kunne spare for megen Tid. Desuden vilde en Frihavn blive meget dyr: ikke blot Anlægget af den vilde koste enormt, men ogsaa til Toldtilsynet etc. vilde der medgaa store Beløb; naar det toges i Betragt-

ning, vilde det vise sig, at Skibene ikke vilde kunne staa sig ved at benytte Frihavnen: Varerne vilde ved de mange Udgifter, Frihavnen vilde foranledige, blive for meget fordyrede. Derimod bød Frilager- og Kreditoplags-Institutionen Handlen store Lettelser, hvorimod der ikke ved Frihavnen vilde indvindes saa store Goder, at Omkostningerne kunde dækkes. Sluttelig berørte Taleren Spørgsmaalet om, hvorvidt Frihavnsanlægget vilde ødelægge Langelinje.

Grosserer **Oscar B. Muus**: Den foregaaende Taler har fuldstændig Ret i, at Forholdene i de sidste Aartier have forandret sig i væsentlig Grad. De regelmæssige Turdampere have mere og mere afløst Sejlskibene, medens samtidig Kajskurene i den moderne Havn i stigende Grad træder i Stedet for Pakhusene. En hurtig Omsætning med smaa Omkostninger er et af Nutidens Hovedkrav, og det gælder ofte om at sælge Varerne fra selve Skibet for at undgaa Oplægningsomkostninger, eller om at kunne videreforsende Godset til andre Pladser hurtigst mulig og med de mindst mulige Udgifter ved Omladningen. Netop disse Forhold gør det imidlertid nødvendigt for os at følge med i Retning af de nyeste Forbedringer paa Havneområdet, hvis vi da ikke ville sejles helt agterud af Konkurrencen fra Hamborg og andre Steder.

Jeg kan fuldstændig slutte mig til Hr. Konsul Nathan, naar han mener, at en tidssvarende Udvidelse af Københavns Havn vil være nødvendig, hvorledes man saa end vil stille sig til Frihavnsspørgsmaalet, idet den Del af Havnen, der fortrinsvis benyttes i Udenrigs- trafikens Tjeneste, nemlig Strækningen fra Toldboden

til St. Annæ Plads, allerede nu er saa stærkt optaget, at den ikke vilde kunne rumme nogen større Udvidelse, medens der indenfor den gamle Havns Omraade ikke er nogen anden formaalstjenlig Plads. Ved Blaa Pakhus og Larsens Plads lossede i 1887 292 Dampere og 68 Sejlskibe med tilsammen 96,920 Tons og ved Korntørrings-Magasinet samtidig 128 Dampere og 417 Sejlskibe med tilsammen 50,694 Tons. Naar man nu erindrer, at disse Pladser tilsammen kun have en Bolværksstrækning af ca. 900 Fod, vil det staa klart, i hvor stærk en Grad dette Bolværk har været optaget. — Med Hensyn til Spørgsmaalet om, i hvor høj Grad de paa disse Pladser værende Pakhuse have været belagt, har jeg paa Grund af tilfældige Omstændigheder kun kunnet faa tilstrækkelige Oplysninger fra selve Korntørringsmagasinet, hvor der i

1885 oplagdes	469,884	Centner	Varer,
1886	—	497,097	— —
1887	—	713,765	— —
1888	—	764,532	— —

Der er imidlertid ikke mindste Tvivl om, at Forholdene paa Blaa Pakhus og Larsens Plads have været aldeles analoge. Enhver, der i de senere Tider nogenlunde jævnlige har haft Gods til Oplægning paa disse Pakhuse, vil være vel bekendt med, hvor vanskeligt det ofte er at skaffe Plads til Varer, som man ønsker oplagt der, og større Partier have ofte maattet afvises. I Slutningen af 1888 var Mangelen paa passende Pakhusplads saa stor, at Varepartier gentagne Gange maatte henligge indtil 3 Uger paa aaben Kaj ved Havnegade.

Paa selve Toldboden med dens 956 Fod Bolværk ved gamle Toldbod og 5—600 Fod ved Nordre Toldbod

har Overfyldningen om muligt været endnu større. I 1887 lossede ved Toldboden 1575 Skibe (næsten udelukkende Dampere) med 61,518 bestuvede Læster, omfattende 2,129,865 Kolli. I 1888 lossede, efter en Meddelelse som jeg netop nu har modtaget, 1501 Skibe ved Toldboden. Det bestuvede Læstetal naaede 68,037 og Aarets Toldbodexpedition omfattede 2,408,193 Kolli søværts og 2,594,647 Kolli landværts, tilsammen 5,002,840 Kolli eller en gennemsnitlig daglig Expedition af 8,550 Kolli foruden Partier. — Trafiken paa Toldboden har forlængst naaet en saadan Højde, at den paa forskellige Omraader i høj Grad generes af Mangel paa Plads, og man har da ogsaa i de senere Aar ofte været nødt til at henvise Dampere, som egentlig vare bestemte for Toldboden, til at losse ved Larsens Plads eller Blaa Pakhus, der faktisk ere blevne benyttede som et Slags Filial af Toldboden.

Jeg tror ved disse Tal at have paavist, at der er en absolut Mangel paa brugbar Plads i den gamle Havn, og netop derfor vil en formaalstjenlig Udvidelse af Havnen være nødvendig, thi det vil sikkert staa klart for enhver, at vi kun kunne vente at drage ny Trafik hertil ved at byde den gunstigere Betingelser, og det er netop dette, vi skulle opnaa igennem Frihavnen.

Det maa bero paa en Misforstaaelse, naar Hr. Konsul Nathan mener, at Expeditionen af Varer og Skibe i Frihavnen skulde blive dyrere, særlig paa Grund af Omskostningerne ved Toldbevogtningen. I og for sig tror jeg ikke, at Toldbevogtningen af Frihavnen vil blive særlig kostbar i Forhold til den Omsætning, der kan ventes at finde Sted, men i hvert Fald er Toldbevogtningen en Statsudgift, som ikke paa nogen Maade ved-

rører Skibene eller Varerne. Omkostningerne for disse maa selvfølgelig sættes saa lavt som paa nogen Maade muligt, og Regeringen har da ogsaa vist, at den har en fuldstændig klar Opfattelse af dette Punkts Betydning, idet den ved Programmet for Frihavnskommissionen er gaaet ud fra, at Havneafgiften for hele Københavns Havn maatte kunne ventes ophævet samtidig med at Frihavnen aabnedes.

Det skal villigt indrømmes, at Kreditoplagsretten er en meget stor Fordel og Lettelse for Handelsstanden; men der er jo heller ingen, som tænker paa at ophæve den, og hvad Frilageret angaar, maa det ikke glemmes, at Frihavnen er et fuldkomment Frilager med alle dettes Fordele og kun fri for de Gener, der ved de nuværende Frilagre ligger i, at Varerne, naar de skulde ud og ind af Frilageret, stedse maa gaa gennem Toldvæsenets Hænder, medens man i Frihavnen har aldeles fri Disposition over dem.

Selvfølgelig er der en Risiko ved Anlægget af en saadan Frihavn, idet ingen bestemt kan indestaa for, at Trafiken vil tiltage; men en saadan Risiko er der jo ved ethvert nyt Foretagende, og da alle formaalstjenlige Pakhuse og Bolværker i den gamle Havn ere i saa høj Grad overbebyrdede, vil man allerede i den nu bestaaende Trafik have et godt Grundlag at arbejde paa, medens man alene gennem de nu projekterede Udvidelser af de forskellige Dampskibsruter med Bestemthed kan forudsige en ikke ubetydelig Forøgelse af Trafiken, — saa at der er al Grund til at vente, at et Frihavnsanlæg vil kunne forrente sig paa passende Maade.

Jeg er tilbøjelig til at tro, at Indlederen ved de Tal, han nævnede, for at vise de Varemængders Stør-



relse, der passere gennem København som Mellemplads, ikke har taget Hensyn til det saakaldte Omladningsgods, o: Gods, der ankommer hertil fra Udlandet, for her at omlades til en anden udenrigsk Plads. I Regelen sker disse Vareforsendelser for fremmede Købmænds Regning paa gennemgaaende Konnossementer eller Fragtbreve. For selve Københavns Købmandsstand give disse Forsendelser altsaa i Reglen ikke Lejlighed til Fortjeneste, men danske Skibe tjene derved Fragt, danske Arbejdere besørge Omladningerne, og danske Skibsmæglere, Speditører, Proviantører etc. have deres Fortjeneste derved. For Byen og Havnen i sin Helhed har derfor en saadan Trafik sin store Betydning, og saavel Hamborg som Bremen skyldte i ikke ringe Grad saadant gennemgaaende Gods det store Opsving, som deres Trafik har taget. Amerikanske Købmænd sælge f. Ex. meget betydelige Kvantiteter Bomuld til Rusland. Bomulden afskibes til Hamborg eller endnu mere til Bremen, hvorfra den af selve Dampskibsselskabet befordres videre pr. Jernbane til Rusland, navnlig Moskov. Københavns Beliggenhed med de talrige Dampskibslinjer, der her samles, er selvfølgelig overordentlig gunstig for en saadan gennemgaaende Trafik og takket være navnlig det forenede Dampskibsselskabs store Anstrengelser i denne Retning har Omladningstrafiken særlig i de senere Aar taget et stærkt Opsving. I 1885 androg den 28,902 Tons, i 1886 38,102 Tons og i 1887 61,217 Tons.

En særlig Interesse har det at se, fra hvilke Lande dette Gods kommer, og tage vi 1887 som Udgangspunkt, finde vi Tyskland øverst paa Listen med 10,795 Tons, dernæst Amerika med 10,512 Tons, England med 9,082 Tons, Sverig 7,166 Tons, Norge 1,632 Tons og

Rusland 922 Tons. Rubriken »Diverse Lande« er i 1887 naaet op til 21,118 Tons, medens den for faa Aar siden var nede paa ca. 5000 Tons, og dette stærke Op-sving skyldes naturligvis navnlig de regelmæssige Dampskibe paa Middelhavet. I det Hele vil man paa Omladningsgodsets Mængde hurtigt spore de enkelte større nye Dampskibslinjers Virkning og man har atter paa dette Omraade et stærkt Bevis for de store direkte Linjers overordentlige Betydning.

Det behøver nu vel neppe særligt at fremhæves, at for Omladningstrafiken, maaske fremfor noget andet, vil en Frihavn blive af overordentlig stor Betydning. For den gælder det ganske særligt om, at Løsning, Oplægning og Genindladning kan foregaa saa billigt som muligt og med de mindst mulige Gener fra Toldvæsenets Side.

Naar Hr. Konsul Nathan før bemærkede, at den ny holstenske Kanal rimeligvis vilde drage en væsentlig Del af den russiske og Østersø-Trafiken bort fra København, og at det derfor ikke nyttede, at vi begyndte paa at anlægge en Frihavn, er det mig umuligt at forstaa denne Motivering. Netop den Konkurrence, der saaledes bydes os, bør være os den stærkeste Spore til at byde Trafiken de gunstigst mulige Forhold, for derved at bevare den hos os. Ganske vist tror jeg, at Frygten for den holstenske Kanal er noget overdreven, idet Generne ved dens Besejling rimeligvis vil blive større end almindeligt antaget; men en Fare er der selvfølgelig, og netop derfor bør vi gøre vort Yderste for at møde den: Lægge vi Hænderne i Skødet, ville vi hurtigt blive sejlede agterud. Gøre vi derimod

vort Bedste, vil København sikkert ogsaa kunne hævde sin Stilling.

Grosserer **Wilh. Nissen**: Er der noget af de i Øjeblikket foreliggende større Spørgsmaal, om hvilket det kan siges, at det har nationaløkonomisk Betydning for os, da er det sikkert Spørgsmaalet om Anlægget af en Frihavn ved København, og der er det Ejendommelige ved denne Sag, at dens Gennemførelse formentlig vil gavne baade Landbrug, Industri og Handel, hvorimod den neppe vil kunne skade Nogen herhjemme. — Naar der saa ofte spørges: Hvilken Industri og Handel er det da, man tænker, at der vil udvikle sig i en Frihavn?, saa er dette Spørgsmaal forsaavidt ubetimeligt, som det altid vil være vanskeligt forud bestemt at paa-vise, hvilken Virksomhed, der i Fremtiden vil kunne udvikle sig under de hos os helt nye Former, hvorom der her vil blive Tale. Jeg skal dog — efter Samraad med Fagmænd for de vigtigste Omraaders Vedkommende — nævne en Del Industri- og Handelsgrene, med Hensyn til hvilke der turde være nogen Sandsynlighed for et frugtbringende Arbejde ved Hjælp af en Frihavn. For flere af disses Vedkommende ville Forventningerne vel ikke gaa i Opfyldelse, men der vil da sikkert komme mange andre i Stedet, og naar det blot lykkes at paa-vise nogle større Virksomheder, om hvilke det almindelig set tør antages, at de ved Hjælp af Frihavnen have gode Chancer for en forøget Industri og Handel, da vil det dermed være paavist, at man, set fra et nationaløkonomisk Standpunkt, med Rette kan anbefale Anlægget af en Frihavn.

Der kan saaledes nævnes: Cigar- og Tobaks-

fabrikationen; det turde være en bekendt Sag, at denne Industri i de sidste Aar er gaaet frem herhjemme. For en 10—20 Aar siden havde Hamborg og Bremen endnu en betydelig Afsætning i Danmark, hvorimod vore Fabrikata nu fuldt ud staa paa Højde med hine Byers. Kunde vore Fabrikanter indføre Tobak til deres Fabrikation uden Told eller Tab ved Fortoldningen, samtidig med at de kunde indføre deres øvrige Raastoffer under lignende heldige Vilkaar, og de desuden spare Transport frem og tilbage, — samt under Forudsætning af, at Arbejdslønnen er under lige Vilkaar, — da turde det være rimeligt, at de endog i Udlandet kunde optage Konkurrencen med Hamborg og Bremen. Disse Byer have særlig i Sverig og Norge, i England, Rusland og Polen samt i Schweiz et stort Marked; mindre derimod i Østrig, Italien, Spanien og Frankrig, da der jo er Tobaksmonopol i disse Lande. I Forbindelse med denne Fabrikation staaer Handelen med Raatobak, men en Transit-Handel heri er for os umulig under de nuværende Toldforhold. Saaledes ankommer Brasil-Tobak ofte til Evropa i saa daarligt behandlet eller havareret Tilstand, at Dele af Sendingen ikke ere Tolden værd, og særlig skal Havanna-Tobak efter Ankomsten til Evropa sorteres efter Farve og Kvalitet, for at den stærkere eller lettere Tobak kan dirigeres til det Land, hvor man kun er Køber af en bestemt Farve og Kvalitet. Hele denne Virksomhed kan derfor kun foregaa i et aldeles frit Territorium. — Snedkerier, særlig Møbelfabrikationen. Vore Frembringelser gaa allerede nu til Udlandet og have et godt Navn der, men hvor meget heldigere vilde ikke Fabrikationen blive stillet, naar den kunde indføre alle sine Raastoffer uden at

have det Ringeste med Toldvæsenet at gøre? — I Forbindelse hermed staar Instrumentfabrikationen, som er en meget betydelig Export-Artikel til oversøiske Pladser, og det tør antages, at vi kunne konkurrere, naar denne Industri drager Nytte af de Fordele, som et Friterritorium byder. — Bødkerier ville vistnok saavel til Export som til Forbrug i selve Frihavnsterrænet finde en lønnende Afsætning. Tolden paa Træ vil jo spares og Transportomkostningerne betydelig formindskes, hvilket er af stor Betydning. — Sæbe og Parfumer ere særdeles betydelige Artikler i den internationale Handel og give som Regel en god Fortjeneste. Jeg tror, at vi fra et Frigebot vilde kunne gøre betydelige Forretninger heri, da de finere Oljer osv. jo kunne indgaa toldfrit til Fabrikationen paa det nævnte Sted. Samtidig vilde et af vore betydelige Produkter, nemlig Talg, vinde i Værdi, da det jo anvendes til denne Fabrikation. — Vor Chokoladefabrikation nyder allerede nu, saavel i Indlandet som i Udlandet, fortjent Anerkendelse, men hvilken Lettelse vil der ikke ydes denne derved, at Cacao, Sukker og Vanille kunde indføres ufortoldet til Fabrikationsstedet, og der overhovedet ikke opstod noget Tab ved Tolden? Der tabes nu ved Exporten af Chokolade 3 à 4 Øre pr. Pd., trods det, at der ydes en Toldgodtgørelse ved Udførslen. — Blikvarefabrikationen og Tændstikfabriker ville vistnok med Held kunne arbejde i Frihavnens industrielle Del, hvor Jern, Træ, Kul osv. ville være væsentlig billigere end indenfor Toldgrænsen. Alene Forbruget af Blikdaaser til Pakning af Smør, Konserver osv. turde blive betydeligt, og Tændstikker ere jo en Verdens Artikel, hvortil Raa-stoffet (Træet) vil kunne tilføres prisbilligt til en Fri-

havn. — Biscuitfabrikationen er af stor Betydning. Et engelsk Firma — Huntley & Palmers — som fabrikkerer denne Artikel, er blevet mig betegnet som Londons største Hvedekøbere. — Faktum er, at den engelske Biscuit gaar over hele Verden — ind i alle velstillede Hjem! Vi have i de senere Aar begyndt paa denne Industri herhjemme, og en Fabrikant har til mig udtalt, at han sandsynligvis vilde anlægge en Fabrik i et eventuelt Friterritorium, da en Konkurrence med England selv i vort eget Land — trods det, at der bruges store Kvantiteter dansk Hvede til Fabrikationen — næsten er umulig, fordi flere Sorter af den engelske færdige Vare nu kommer toldfrit ind i Danmark, hvorimod han, den danske Fabrikant, er uheldigere stillet, idet en stor Del af Raaprodukterne ere toldbeskattede. I dette Tilfælde vilde altsaa Frihavnens Anlæg ikke alene fremme den danske Industris Interesser for Exportforretningens Vedkommende, men endogsaa sætte hjemlige Fabrikanter istand til bedre at møde den fremmede Konkurrence i vort eget Land. — Endvidere er der: Fabrikationen af Trækasser til Forbrug i selve Territoriet samt af andre Trævarer, f. Ex. Vinduer og Døre, hvoraf der gaa store Partier til Spanien. Indførslen af Træ kan til en Frihavn ske toldfrit fra vore Nabolande, og direkte Dampskibsforbindelse er jo tilstede. — En herværende Forretningsmand har udtalt til mig, at han stærkt tænkte paa at anlægge en Traadstiftfabrik i et eventuelt Friterritorium. Ganske vist kunne Traadstifter tages paa Kreditoplag, men Jerntraad kan ikke, og dette foraarsager, f. Ex. ved Salg til Udlandet, et Tab af 2.<sub>08</sub> Øre pr. Pd., hvilket gør Forretningen absolut umulig, da Tabet repræsenterer

ca. 40 pCt. af Varernes Værdi; ogsaa selve Handelen med Traadstifter vilde bedre kunne fremmes i Frihavnen, da alle Toldformaliteter vilde undgaas, og der vilde spares betydeligt i Transportomkostninger og Arbejdspenge. Disse kunne ved saadanne store Artikler altfor let absorbere hele Fortjenesten. Arbejdspengene paa Toldboden udgøre i Øjeblikket paa Traadstifter 2 pCt. af Værdien. Her vilde Industrien altsaa maaske kunne vinde et helt nyt Felt, som ikke alene vilde indskrænke sig til Export, men da vi aarlig indføre for over 1 Million Traadstifter, turde der her ogsaa for Indlandet blive Tale om en betydelig industriel Virksomhed, som er ukendt hos os. — Porcellæn og Glas ere vigtige Export-Artikler og udgøre ofte betydelige Dele af Dampskibsladningerne til oversøiske Pladser. Hamborgs Export af Glasvarer andrager aarlig 8—10 Mill. Kr., men dette er ingenlunde hovedsagelig tyske Varer, tværtimod udgøre engelske, hollandske, belgiske og bøhmiske Fabrikata en væsentlig Del heraf, som altsaa drages til Hamborg ved Frihavnen og Dampskibsforbindelserne. — Fra Sverig er der i de sidste Aar, dels via Malmø og engelske Havne, dels via København, gaaet store Partier Glasvarer til Amerika — men for hamborgsk Regning! — et Bevis for, at Hamborg har Forbindelserne, men skal købe Varerne paa et Sted, der selv har en mere direkte Vej til Forbrugslandet. Utalige lignende Exempler kunne fremdrages, der alle til Overflødighed ville bevise, at det enten er de hamborgske Købmænds Dygtighed og Energi eller de i Hamborg eksisterende Lettelser for Handelens Udvikling, som have skabt den gamle Hansestads betydelige Forretning — og ikke som almindelig antaget specielt

Byens Beliggenhed, der har været afgørende. — Spritfabrikationens store Betydning er vel bekendt; det er særlig Rusland, der leverer Raaspriten; denne koster 7 à 8 Øre pr. Pot, men Tolden andrager 23 à 24 Øre pr. Pot, der maa erlægges kontant ved Indførslen, og Tabet ved Exporten udgør 2 pCt. af Tolden eller over 6 pCt. af Varens Værdi, hvilket i Forbindelse med Toldformaliteter og Indskrænkninger umuliggør al større Fabrikation af Spirituosa til Export. Spriten skal nemlig enten rektificeres eller med Tilsætning af Sukker, Frugtsaft osv. anvendes til de mange Sorter Spirituosa og Likører, som forekomme i Handelen, og som ønskes forskellige i de forskellige Lande. Alene Exporten fra Hamborg af Genever i Kurveflasker paa 1, 2, 3 og 5 Galloner eller i Dunke til oversøiske Pladser, særlig til La Plata Staterne, Vestindien, Brasilien etc., saavel som til England, Frankrig, Spanien, Italien og Østrig andrager aarlig 8—10 Mill. Kroner, og denne Export er saa stor, at den ofte danner Hovedbestanddelen af de udgaaende Skibsladninger. — Med stor Beklagelse have vistnok mange iagttaget, at en anden rent nordisk Forretning, nemlig Tranhandelen, har sit Hovedsæde i Hamborg; det Kvantum, som Island og Grønland leverer, er nemlig en Bagatel imod hvad Rusland og Norge exportere. Trannen kommer fortrinsvis fra Rusland, dels via Arkangel fra det hvide Hav, dels via St. Petersborg fra det kaspiske Hav, samt fra Norge, særlig fra Vest- og Østfinmarken (fra Lofoten gaar den til Bergen); den leveres dels i uklar Tilstand, dels som Hval- og Grindespæk og gaar til Hamborg for der at udkoges, klares og fyldes paa ny Emballage. En omhyggelig Behandling er særlig nødvendig for Hvaltrannens Vedkommende,



fordi Stearinbestanddelene skulle fradrages, da disse ere skadelige ved Varens Anvendelse til Garveribrug, hvortil Hovedparten af al Tran anvendes. Hamborgs aarlige Omsætning i Tran andrager ca. 100,000 Tdr. til en Værdi af 4—5 Mill. Kroner; omtrent Halvdelen heraf gaar til Østrig, Resten til Tyskland, Norditalien, Frankrig, England, Nederlandene og Spanien — men aldrig i original Pakning, — altsaa er en fri Behandling aldeles nødvendig for Forretningens Trivsel. Hamburgerne have i sin Tid forelagt sig det Spørgsmaal: Hvorledes faa vi fat i denne Forretning? Svaret lød: Ved at tage Raavaren saaledes som den faas paa Fangststederne — derpaa have de truffet de nødvendige Dispositioner, fremfor alt skaffet rigelig Plads — og nu have de Forretningen, hvorimod vi ere distancerede. Om Hamborg imidlertid efter den sidste betydelige Indskrænkning af sit Frigebet vil kunne beholde Forretningen i dens hidtidige Udstrækning, turde være et Spørgsmaal. Kunde Tran blive aldeles toldfri, vilde det være det Allerheldigste, thi denne Forretning fordrer rigelig og billig Plads for at kunne udvikle sig, og Statskassens Tab ved Ophævelse af Tolden paa udenlandsk Tran turde være meget ringe. Thi ikke alene vilde Staten spare en betydelig Udgift til den vanskelige Kontrol, men Toldens Ophævelse vilde sikkert give fuld Kompensation af sig selv ved den forøgede Fortjeneste og deraf følgende større Skatteevne, der vilde være en Følge af den udvidede Virksomhed, som vilde opstaa, men som nu er umulig. Samtidig vilde vore egne Transorter blive værdifuldere, idet de da kunde blive inddragne i Storhandelen, hvorimod de nu, paa Grund af den ringe Mængde, kun indtage en underordnet Plads i samme.

Det til Export disponible Kvantum af danske Transorter er nemlig saa ringe, at der ikke derpaa alene kan baseres større, tidssvarende Anlæg og Driftsomkostninger (Rejsende i Udlandet osv.). Jeg maa derfor paa det Varmeste anbefale Forretningen i udenlandske Transorter til mine Landsmænds Opmærksomhed, thi jeg tror, at der heri ligger en Rigdomskilde for os. — En meget betydelig Export-Artikel vilde antageligen Konserver og syltede Frugter kunne blive, f. Ex. Ærter, Bønner, Æbler, Pærer, Kirsebær og Buskfrugter, hvilket turde blive særligt fordelagtigt for vort Have- og Landbrug. Der skal saaledes være indvunden 1500 Kr. paa en Td. Land ved at avle Ribs. Overhovedet turde Anlægget af en Frihavn drage den glædelige Følge efter sig, at vort Landbrug vilde kunne opnaa et højere Udbytte ved Dyrkningen af adskillige danske Produkter, der nu ikke kunne opnaa en lønnende Anvendelse i Verdenshusholdningen. Det danske Havebrug vilde i høj Grad støttes, naar dets Frembringelser i et Frigebot ved toldfrie Konserveringsstoffer bleve satte i en saadan Stand, at de kunde bringes paa Markederne i de store Konsumlande. Alene Tolden paa Sukker til Syltninger samt paa Blikpladerne, hvoraf Emballagen — Blikdaaserne — fremstilles, er af stor Betydning.

Jeg skal nu fremdrage nogle Exempler paa, hvorledes en Frihavn ligefrem drager Forretninger til sig:

Russiske Svinebørster, Insektpulver, Saffian og Ruslæder gaa pr. Dampskib fra Rusland til Lübeck og derfra med Jernbanen til Hamborg, for der at blive behandlet i Friterritoriet — og exporteres saa til New-York! Dette kan lade sig gøre, fordi Varerne fra Produktionsstedet leveres i en halvfærdig Tilstand, og

den endelige Behandling af dem, forinden de kunne gaa over i Industriens Tjeneste eller til Konsum, kun kan foregaa i et Terræn, der staar udenfor al Toldkontrol. — The er blevet sendt fra London til Hamborg for at ompakkes i Friterritoriet og derfra — gaaet tilbage til London, fordi en Ompakning af Varen ikke kan foregaa i de engelske Entrepots (Frilagre). — Semen cynai (Ormekruidt), som almindelig anses for en ubetydelig Handels-Artikel, kommer fra Rusland i Partier paa 100,000 Pund, i Baller paa 300 Pund, og føres til Hamborg for der at renses og ompakkes i Blikkasser paa 20 Pund — og derpaa at exporteres til Japan og Kina! — Zanzibar og andre Sorter Kopal gik før i Raavare — d. v. s. i uvasket Tilstand — til New-York, hvor de uden Toldopsyn bleve rensede og sorterede i de saakaldte »Bonds« og derpaa regelmæssig sendte til Evropa; denne Begunstigelse er senere bleven ophævet, og som Følge heraf er Hovedforretningen gaaet til Hamborg, en mindre Del til London. Altsaa alene fordi Toldvæsnet har nægtet Handelen en Lettelse, har en stor Virksomhed forladt en amerikansk Handelsplads og er gaaet til Evropa. — Som et andet Exempel, der formentlig ogsaa beviser, at Virksomheden forlader et Frigebet, naar Territoriet eller Begunstigelserne indskrænkes, kan dette nævnes: Som bekendt købte den betydelige Svineslagter J. D. Koopmann Svineslagteriet i Aalborg. Da der i sin Tid i Hamborg var nedsat en Kommission, som skulde undersøge Forholdene om, hvorvidt man burde inddrage Hamborg og Altona med Omegn i det tyske Toldforbund, udtalte Hr. Koopmann i en Skrivelse til denne Kommission, at hans Forretning ikke havde nogen Interesse i en Indlemmelse, at han alene arbejdede

for det engelske Marked, efter den Methode, som var almindelig i England og Irland, og som var forskellig fra den i Tyskland brugelige, samt at han indenfor Toldgrænsen ikke kunde tænke sig nogensomhelst Form, under hvilken hans Virksomhed blot nogenlunde kunde udfolde sig ligesaa frit som i et Frigebet. Han oplyste, at han i sine Slagterier aarlig anvendte ca. 14,000 Ctn. St. Ybes og engelsk Salt, som til den tyske Salttold af 10 Reichsmark pr. 100 Pd. repræsenterede en Toldafgift af 140,000 Reichsmark (ca. 125,000 Kr.). Alene Toldkontrollen paa dette ene Hjælpestof — selv om den blev saa kulant, som tænkes kunde — vilde stille hele Forretningens Bestaaen paa Spil.

Naar der altsaa tales om det nuværende Frigebet i Hamborg paa ca. 1600 Tdr. Land, og det fremhæves som saa uhyre stort, saa vil jeg minde om, at dette kun er et Surrogat — om end et godt Surrogat — imod det tidligere Terræn, der var mange Gange større, og det nye Anlæg vil vistnok aldrig endog blot tilnærmelsesvis kunne erstatte de tidligere Forhold. Vi ville sikkert snart erfare, at man arbejder sig fast, og at flere Virksomheder ikke have kunnet taale den skete Indsnævring i Hamborg. Omtrent 940 Tdr. Land paa Elbens venstre Bred ere reserverede til Fabrikanlæg, Vandarealet andrager ca. 400 Tdr. Land og den uhyre store Transit-Handel, der før foregik uhindret paa Strækningen fra Wandsbeck til Ottensen\*), nemlig i hele Hamborg, St. Pauli og Altona med Omegn, d. v. s. et Areal af 6—7000 Tdr. Land, skal nu henledes paa de resterende

---

\*) omtrent svarende til en Strækning fra Frederiksberg over København til Skovshoved.

ca. 250 Tdr. Land paa Elbens højre Bred omkring Sandthor Kaj, og det turde være tvivlsomt, om en fri og frugtbringende Udvikling kan foregaa her. — Naar man herhjemme nærer Frygt for, at Arealet fra Kastellet til Nordhavnen skulde være for stort, saa er denne Frygt vist ubegrundet. Hovedbetingelsen ved en Frihavn er netop et stort Areal, ellers bliver Frihavnen illusorisk. Jeg kan derfor ingenlunde være enig med Forfatteren af en Artikel i »Nationaløkonomisk Tidsskrifts« sidste Numer om Arealets Størrelse i en eventuel Frihavn. Forfatteren mener, at 7, højst 10 Tdr. Land ville være tilstrækkeligt til industrielle Anlæg; men naar man ser, at han mener, at 258 Kv.-Alen er tilstrækkelig til Chokoladefabriker, 143 Kv.-Alen til Syltetøjsfabriker, 108 Kv.-Alen til Blikvarefabriker, 2257 Kv.-Alen (c.  $\frac{1}{7}$  Td. Land) til Spritfabriker — og 30 Kv.-Alen — (lig Arealet af et lille et Fags Værelse paa 5 Alens Bredder og 6 Alens Længde!) — til Anlæg af Rismøller! saa vil han vel snarest have opnaaet at bevise det Modsatte af det, han tilsigtede.

Jeg vil haabe, at naar Krigsbestyrelsen skulde være villig til at afhænde Kastellet, at der da ikke maa blive disponeret over samme til Bebyggelse, forinden man har set Handelsforholdene udvikle sig, thi have vi først en Frihavn Nord for Kastellet, da vil Handelens og Industriens stærke Arme forhaabentlig inden 10 Aar ompænde og annektere samme, og da vil den nuværende Kastelsgrav kunne danne en udmærket Toldgrænse.

»Lange Linje« maa efter min Mening absolut bevares og, om muligt, udvides f. Ex. ved, at der anlægges tvende Broer over Graven, en ved Kastelspynten

(Frihavnens Grænse) og en ved den engelske Kirke, saaledes at den østre Fæstningsvold inddrages i det smukke Anlæg.

Regelmæssige Dampskibslinjer ere selvfølgelig af den allerstørste Betydning for Forretningens Udvikling, men det kan ikke betvivles, at vore energiske Rhederier ville melde sig, saasnart der viser sig Udsigt til en lønnende Fragtfart.

Naar man saa ofte fremhæver Bremens og Hamborgs formentlig bedre Beliggenhed end Københavns, da vil jeg minde om, at de store Skibe ikke engang kunne gaa helt op til Bremen, men maa losse i Pramme i Bremerhafnen, hvorfra Varerne ad Weseren føres op til Byen, hvor de lagres og behandles, for derefter for en ikke ubetydelig Dels Vedkommende atter at gaa den samme Vej tilbage, for da at sendes til — skandinaviske og russiske Havne! Skibe til Hamborg have fra Nord-søen en lang, ingenlunde let Sejlads op ad Floden Elben, og begge Byer have desuden, ligesom de engelske Havne, den store Ulempe, som Ebbe og Flod forarsager, hvorved Skibene ere nødsagede til at komme og gaa paa de bestemte Tider, paa hvilke der er Højvande. København ligger derimod umiddelbart ved dybt Vand, ved et af Verdensstræderne, hvorigennem der aarlig passere ca. 35,000 Damp- og Sejlskibe, og vi have ikke Ebbe og Flod.

Endnu maa jeg berøre Frilagrene. Efter Sigende stiller Toldvæsenet sig nu mere imødekommende ligeoverfor Publikum i Retning af Plads etc. Dette er jo meget glædeligt og vil sikkert gavne Detail-Transit-Handelen; men der maa helt andre Forhold til, naar der skal kunne udvikle sig en virkelig Storhandel hos

os. Alene dette, at man ikke kan oplægge vaade Varer (Sprit, Tran etc.) eller omarbejde disse, samt at Arbejdstiden er indskrænket til Kl. 3 om Efterm., og at det Hele staar under Toldvæsenets Kontrol, vil være tilstrækkeligt til at bevise, at Frilagre aldrig kunne erstatte en Frihavn med tilhørende Friterræn, aldeles bortset fra, at Frilagrene ikke kunne optage Skibsladninger af Varer, og at Omkostningerne her allerede ville umuliggøre mangen Forretning. Det er absolut nødvendigt, at Varerne med Lethed kunne indføres, undersøges og udtages Prøver af dem; de maa hurtigt og billigt kunne ompakkes eller ommærkes og forsendes eller endog, naar Ejeren ønsker det, ved egne Folk kunne styrtes, renses og kastes samt sorteres (f. Ex. i Havaritilfælde kunne tørres, for at redde det Ubeskadigede).

Det er altsaa min Overbevisning: At jo mere direkte og jo mere prisbillige vi kunne indføre Raastofferne, desto bedre kan vor Industri arbejde, konkurrere og skaffe sig nye Afsætningskilder, og jo mere direkte vi kunne sælge vore Produkter og vore Fabrikata, desto bedre betale Landbrug og Industri sig — og under saadanne Forhold vil Handelen blomstre.

Prof., Dr. **W. Scharling** ansaa det for meget heldigt, at Grosserer Nathan ved at fremsætte Anskuelser, der saa stærkt afveg fra Indlederens, bidrog sit til at fremkalde en mere fyldig Diskussion, men vilde finde det beklageligt, om Nathans Anskuelser havde nogen stor Udbredelse i den københavnske Handelsstand. Nathan sammenblandede Spørgsmaalene om Nødvendigheden af Havnens Udvidelse og af Anlægget af en Frihavn. Det første havde Muus besvaret og faktisk var det afgjort

af Kommunalbestyrelsen, der jo efter den nye Havneplan alt havde tilvejebragt det nye store Bassin ved Kalkbrænderierne. Spørgsmaalet var nu altsaa kun det, om der var Grund til at gøre dette Bassin og eventuelt flere Bassiner til Frihavn. Hvorvidt dette var i den danske — og særlig den københavnske — Handelsstands Interesse, forstod Taleren ikke, at der kunde være Tvivl om, da det netop var Meningen med Frihavnen at lette Byrderne for Handelen, saa at den kunde røre sig friere i Havnen, og saa samtidig tilbyde den danske Industri gunstigere Exportbetingelser. Det var jo ikke Skibsfarten og Handelen, der skulde forrente de til Frihavnsanlægget medgaaende Omkostninger, men Staten, der netop herved rakte Handelen en hjælpende Haand overfor den truende Konkurrence fra Tysklands Side. Omkostningerne — 10 à 12 Millioner — var jo ganske vist et stort Beløb, men hvad havde ikke Staten anbragt i Jernbaner? 150 Mill., hvoraf der kun havdes 2 Mill. i Rente, saa at altsaa ca. 100 Mill. Kr. vare anbragte i Jærnbanner, der ikke forrentede sig, men vare af stor Betydning for vort Landbrug; det vilde da ikke være saa forførdeligt for Handelens Skyld at anvende 10—12 Mill. i tiisvarende Øjemed. Det var et Experiment, der forhaabenlig vilde lykkes og ogsaa burde gøres. Vi havde ikke andet at gøre overfor den holstenske Kanal. Der maatte gøres noget, der kunde trække Skibene til København. Erfaringen fra den vestjydske Bane, hvor man ogsaa oprindelig havde næret meget ringe Forventninger om Trafiken, havde vist, hvor vanskeligt det er at bedømme slige Anlæg forud. Ja, der havde endog været dem, der oprindelig havde draget i Tvivl, at Klampenborgbanen kunde betale sig! Taleren vilde dog minde om.



at det, der her var Spørgsmaal om, var kun at skabe de ydre Betingelser for Handel og Industri. Resten beroede paa de Handlende og de Industridrivende; men Taleren tvivlede ikke om deres Energi. »Lange Linje«, haabede Taleren, ikke alene blev bevaret, men ogsaa at den blev udvidet ved Spadseregange paa Molerne. Thi det var ogsaa af Vigtighed, havde ogsaa sin økonomiske Betydning, at København blev gjort tiltrækkende ikke blot for sine egne Beboere, men ogsaa for Fremmede, saa at de fik Lyst til at komme hertil.

Ingeniør **P. Vedel**: Da man har gjort mig den Ære at omtale min i Foreningens Tidsskrift optagne Artikel, skal jeg tillade mig at fremdrage et Par Hovedpunkter. Det gælder navnlig at gøre sig klart, at for at en Fabrikation skal kunne lønne sig paa Frihavns-terrænet, maa den udelukkende være baseret paa Export. Afset fra det principielt uheldige ved en saadan Fortolkning af Toldloven, at overhovedet Raastoffer fortoldes, medens det deraf fabrikerede færdige Produkt er toldfrit, turde det specielt for de af Grosserer Nissen anførte Biscuitfabriker være meget tvivlsomt, om de i Indlandet kunde gøre Regning paa et større Marked. Af de benyttede Raamaterialier er det nemlig især Sukkeret, paa hvilket Tolden skulde spares; men alle saadanne Cakes, hvori Sukker udgør en væsenlig Bestanddel, indgaar ikke toldfrit som Brød, men fortoldes som Kager med 7 Sk. pr. Pd. (Position Nr. 115). — Af saadanne Fabriker, som udelukkende skulle arbejde for Udlandet, vilde der imidlertid, som Forholdene i Øjeblikket ere, kun blive Tale om meget faa, og naar i den nævnte Artikel de for flere af disse angivne

Arealer ere yderst ubetydelige Regningsstørrelser, saa viser netop dette, at Exporten er for lille, til at en Fabrikation overhovedet kan baseres derpaa. Vilde man derimod regne med saadanne helt nye Industrier, som engang i Fremtiden kunne tænkes at opstaa, saa risikerer man let at lade Fantasien løbe helt af med sig.

Jeg er selvfølgelig enig med Grosserer Frederiksen i, at man bør sikre sig Muligheden af at udvide Arealet og derfor enten mod Syd lægge Jernbanelinjen ind til Strandvejen eller mod Nord drage den ind i Landet, saa at de store, Nord for Aarhusgade liggende og Havnevæsenet tilhørende, Grunde kunne inddrages i Frihavnen. Men hvad det navnlig gælder om er at handle hurtigt, og hvorfor saa ikke begynde smaat og først udvide, naar Trangen viser sig dertil? Havde man antaget Regeringens Tilbud, vilde de meget omtalte 40,000 □<sup>o</sup> nu have været opfyldte, forsynet med Hegn og Bolværker paa 24' Vand, maaske tillige med Skure og alle Kajakkomodationer, og man vilde allerede nu kunne melde overalt i Verden, at Københavns Frihavn var aabnet.

Jeg skal tillade mig endnu hertil at knytte et Par Bemærkninger. — Det er muligvis vel kendt, men dog maaske værd at pointere, at man ikke overalt i Verden er saa ubetinget begejstret for Frihavsinstitutionen, som man tildels synes at være her hjemme. Det er kun meget faa Steder, at Frihavne endnu findes. For Hamborg og Bremen ere Forholdene jo ganske særegne, og naar Grosserer Nissen bemærker, at det store Areal, som den første har inddraget i Friterritoriet, kun er et Surrugat for det

meget større Areal, som tidligere udgjordes af hele Byen, saa er dette snarere en Slags Undskyldning for Størrelsen end en Paavisning af Nødvendigheden deraf. Derimod har man andetsteds fundet det billigere og dog tilfredsstillende at nøjes med Kreditoplags- og Frilager-Institutionen, begge dog i en mere udvidet og fuldkommen Form end her hjemme. De to østrigske Frihavne, Triest og Fiume, skulle saaledes i en nær Fremtid, efter den foreløbige Bestemmelse allerede i indeværende Aar, ophæves som saadanne. Det er ingenlunde Meningen, at man heraf skulde lade sig afskrække fra at gøre Forsøget, men det anførte opfordrer dog til at nedstemme de for store Forventninger og, i Stedet for at anlægge det hele saa stort som muligt, hellere lidt efter lidt at prøve sig frem.

Den anden Bemærkning angaar et Faktum, som har slaaet mig og vistnok mange andre med mig. Det er det særegne, at der ved de angaaende Frihavns-sagen afholdte Møder altid særlig er fremhævet af alle Talerne, at de personlig ingen Interesse have af Frihavnen, skønt de ere overbeviste om, at mange af deres Kollegaer i andre Forretningsbrancher vilde tjene betydeligt derved. Det er en falsk Beskedenhed -- eller, som Grosserer Frederiksen synes at antyde, en temmelig umotiveret Hemmelighedsfuldhed — af de virkelig interesserede Mænd, at de ikke selv udtale sig, thi det, man ønsker at tilfredsstille, er jo netop de private Interesser for kun derigennem at gavne det hele Samfund. Jeg tillader mig derfor at opfordre Handlende og Fabrikanter, der virkelig have nogen personlig Interesse af et Fabriksanlæg, til selv at

træde frem og erklære, at de agter at leje et saa og saa stort Areal paa Frihavnsterrænet; først saa kunne vi faa nogenlunde fast Grund at bygge paa.

Konsul **Green** henviste til det mærkelige i, at Loven af 1863 om Fridokker havde bestaaet i 25 Aar uden at være bleven anvendt. Han udtalte, at hvis Afgørelsen af Frihavns-Spørgsmaalet laa hos Folketinget, var Udsigterne kun mørke. Han vilde benytte Lejligheden til at klage over den Maade, hvorpaa Handelsstanden blev behandlet af Folketinget; men

**Dirigenten** (Overpostmester **Petersen**) gjorde ham opmærksom paa, at Politik ikke hørte hjemme i Nationaløkonomisk Forening.

Konsul **Green** formentede vedblivende, at Frihavns-spørgsmaalet ikke kunde behandles, uden at man kom ind paa Politik. Han udtalte sig for, at Handelsinteresserne blev repræsenterede i Folketinget.

Konferensraad, Nationalbankdirektør **Levy** bemærkede, at skulde der kunne drages den fulde Nytte af en Frihavn, maatte Handelsstanden være virksom, intelligent og kundskabsrig. Han paaviste, hvor langt den københavnske Handelsstand i flere Retninger stod tilbage for f. Ex. den hamborgske, og hvor nødvendigt det var baade at Ungdommen fik en ordenlig Uddannelse og at Købmanden lærte at betragte Arbejdet som en Lyst og som sin Livs-

opgave. At afvise Regeringens Tilbud om en Frihavn vilde være taabeligt, og naar Købmanden vilde tage ordenlig fat, vilde en Frihavn ogsaa kunne blive til stor Nytte for København.

Efter kortere Bemærkninger af enkelte af de foregaaende Talere sluttede Diskussionen.