

Om en Frihavn

ved Kjøbenhavn.

Foredrag

af

Grosserer Wilh. Nissen

ved

Toldreformforeningens Møde i Casino

den 20. April 1888.

Udgivet af Toldreformforeningen.

Kjøbenhavn.

Ludvig Jørgensens Bogtrykkeri. Amagertorv 10.

1888.

1870-1871

1872

1873-1874

1875

1876

1877

1878

1879

1416

1880

1881

Det er efter Opfordring fra Toldreformforeningens Bestyrelse, at jeg taler her iaften. Jeg modtog først for omtrent 8 Dage siden den ærefulde Anmodning at tale om Frihavnen, og jeg havde ikke faa Betænkkeligheder ved at efterkomme den, idet jeg tror med Rette at kunne sige, at der sikkert ere Mange, der ere langt bedre inde i dette Spørgsmaal end jeg. Man fastholdt imidlertid Ønsket, og jeg gav derefter Tilsagn om at udtale mig her. Jeg gjør det da i al Beskedenhed, og det jeg her fremsætter gjør kun Fordring paa at være min rent personlige Opfattelse.

Spørgsmaalet om Anlægget af en Frihavn ved Kjøbenhavn har jo ofte været fremme, men uden at det endnu er naaet til en Afslutning; — nu forlyder det imidlertid, at Regeringen agter at foreslaae, at der stilles et Areal imellem Citadellet og Kalkbrænderiet til Handelstandens Disposition, og det turde da have sin Interesse nærmere at undersøge om det kan antages, at Anlægget af en Frihavn med tilhørende Pakhuse vil kunne gavne den danske Handel og Søfart og derigjennem hele Befolkningen eller om et saadant Anlæg vil være uden Nytte.

Jeg skal minde om, at den i Aaret 1881 nedsatte Frilagerkommission med stor Styrke anbefalede Anlægget af en Frihavn, og det er saavel i Pressen som paa Handelsmøder mange Gange blevet udtalt, at et saadant Foretagende i høj Grad vilde kunne fremme vore Handelsinteresser.

Det vil da først være at undersøge hvilke Institutioner vi i Øjeblikket have og hvorledes de nye Anlæg eventuelt ville kunde slutte sig til disse.

Vi have:

1) Frilageret paa Toldboden, som jo nu vil blive udvidet; dette bestaar af en Række mindre Lagerrum, der overlades de Handlende, og i hvilke disse kunne oplagre

de fra Udlandet indførte Varer og atter forsende dem til Udlandet, men her er Pladsen meget indskrænket og der kan ikke arbejdes ved Lys eller i opvarmede Lokaler, hvilket sidste jo under vore klimatiske Forhold er en store Gene.

2) Transit Lageret; dette er Lagerrum udenfor Toldboden men i Havnedistriktet, i hvilke Varerne kunne indlægges under Toldvæsenets Laas og Lukke, men herfra kunne Varerne kun udgaa i den samme Embalage, i hvilken de ere indgaaede, og alt hvad der mangler ved Udgangen — Vægttab — er toldpligtigt; ligesom paa Frilageret kan der kun arbejdes i Toldbodtiden d. v. s. til Kl. 3 om Eftermiddagen — en for Forretningsfolk alt for kort Tid, dernæst

3) Kreditoplaget — hvor Varerne kunne tages hjem paa de Handlendes Pakhuse og derfra enten forsendes til Udlandet eller fortoldes, naar de blive i Landet; — disse Oplag revideres gjentagne Gange om Aaret af Toldvæsenet.

De to første Institutioner staa altsaa under Toldvæsenets direkte Opsyn og have de fleste Indskrænkninger, men jeg troer dog at de alligevel ere værdifulde for den mindre Handlende, hvorimod det vil være indlysende at de ere omtrent værdiløse for den store Transithandel, hvor det drejer sig om hele Skibsladninger og hvor der maa fordres langt større Plads samt fuldstændig Frihed med Hensyn til Varnernes Behandling og Arbejdstiden.

Derimod har

Kreditoplaget større Fordele, særligt den at Kjøbmanden kan oplagre sine Varer omkring i Byen hvor han vil, men der er den store Mangel, at ikke alle Varer ere kreditoplagsberettigede, og da der her ikke er fastslaaet noget bestemt Princip, kan der ingen Storhandel baseres herpaa, idet der hver Dag kan gjøres Forandringer.

Vi have f. Ex. derved mistet hele Forretningen i norsk Tran til Export; — denne Artikel kan nemlig ikke tages paa Kreditoplag og derfor er hele Forretningen heri gaaet til Hamborg. Grunden er den, at, da vi indføre Tran toldfrit fra Grønland og Island er det saagodt som umuliggjort ved Udførselen at konstatere Varens Hjemsted.

Men hvad er da en Frihavn, kan den bøde paa disse Mangler, og hvilke Fordele kan den byde?

Jeg vil kalde en Frihavn for et Stykke Udland i selve Indlandet — man overlader Handelsstanden et Land- og Vandareal, hvor Skibene kunne losse og lade, og Kjøbmanden kan modtage og rense sine Varer, ompakke dem og atter forsende dem til Udlandet, uden at han har det Ringeste med Toldvæsenet at gjøre.

Man tænke sig et Areal som fra Kalkbrænderiet til Citadellet 100—150 Tdr. Land med flere store Bassiner og Pakhuse og tidssvarende indrettet samt omgivet af en Toldgrændse — da vilde Toldvæsenet kun have at paasé, at de Varer som indførtes i Indlandet bleve fortoldede, og en saadan Frihavn vilde derved kunne byde Kjøbmanden den store Fordel, at han med de mindst mulige Omkostninger kunde behandle sine Varer til videre Forsendelse, idet at Pakhuslejen blev billigere og Transport sparedes.

Men De vil spørge:

- 1) Er Kjøbenhavns Beliggenhed saaledes, at en virkelig Storhandel kan udvikle sig her?
- 2) Ere vi i Besiddelse af den fornødne Kapital?
- 3) og den fornødne Dygtighed? samt
- 4) Tør man vente at kunne omsætte nye Handelsartikler?

Hvad Beliggenheden angaaer, da vil jeg kalde den overordentlig heldig; vi ligge midt imellem Norge-Sverige, Rusland, Finland, Tyskland, Nederlandene, England og Skotland, og vi have til denne sjeldne centrale Beliggenhed en af Naturen udmærket Havn, der ikke har de store Vanskeligheder med Ebbe og Flod, som Hamborg, Bremen og de engelske Havne, hvorved Skibene nødsages til at komme og afgaae paa bestemte Tider i Døgnet, da Havnene her i Ebbetiden ligge saa godt som tørre. Øresund er et af de mest befærdede Stræder i Verden; der passere aarligt ca. 35,000 Damp- og Seil-Skibe dorigjennem, og Fragten er fra mange oversøiske Pladser ikke væsentligt højere til Kjøbenhavn end til Hamborg, og det tør med Sikkerhed antages, at Fragterne til en Frihavn ved Kjøbenhavn, hvor alle Lettelser for Skibsfarten maatte være tilstede, ikke vil blive højere end til de konkurrerende Pladser. Der ligger derhos for os et stort Marked

i de tyske Østersølande fra Rostok østefter, samt i Rusland, idet vi derfra og dertil have lavere Fragter end Hamborg; saaledes er Fragten fra Hamborg til Libau eller Danzig 30 à 40 % højere end fra Kjøbenhavn til Libau eller Danzig, ligesom der er en lignende Forskjel fra disse Pladser til Kjøbenhavn respektive Hamborg; ganske særlig vil jeg pege paa Finland, hvor vi endogsaa have ladet os distancere af mindre Handelspladser som f. Ex. Lybeck.

Hvad Kapitalen angaaer, da troer jeg ikke, at det vil skorte paa den, men jeg skal oplyse dem om, at vi allerede have et Grundlag at arbejde paa; saaledes importerede vi:

i Aaret 1877	52	Ladninger	Kaffe, Sukker Rom og Frugter
— 1883	35	—	Sukker, Rom, Riis og Frugter.
— 1887	28	—	Sukker, Rom, Riis, Frugter og Kaffe,

foruden de mange Skibsladninger af Petroleum, Kul, Jern o. s. v. hvilket repræsenterer betydelige Kapitaler. Landets Indførsel af Kolonialvarer repræsenterede i Aaret 1886 en Sum af ca. 20 Millioner Kroner; men skulde der behøves mere Kapital, vilde sikkert Bankerne og Handelsstanden vide at skaffe dem tilveje, især ved Oplagsboviser, som ifølge Lov kunne deponeres i Bankerne men nu ikke blive benyttede, da Varerne ligge paa Kreditoplag og her har Toldvæsenet første Prioritet; — jeg skal endnu blot nævne, at vort Valutaforraad den 31. Maj 1887 udgjorde 127 Millioner Kroner, hvoraf en stor Del kun venter paa at finde en mere lønnende Anvendelse, og der indestaaer ikke mindre end 500 Millioner Kroner i vore Sparekasser, hvoraf sikkert betydelige Beløb vilde blive sat i nye Handelsforetagender, saasomt Chancerne blive bedre, end de ere i Øjeblikket. Naar vor Storhandel som det fremgaar af, hvad jeg før sagde i de senere Aar er gaaet tilbage, er Grunden ikke alene de daarlige Konjuncturer men særlig den, at vi have forsømt at gøre, hvad der var nødvendigt, for at følge med den naturlige Udvikling. Vi maa nemlig ikke tro at alle Byer lide under en almindelig Nedgang; saaledes havde Libau for en 5—6 Aar siden en Export af 1½ Million Rubler, men nu en Export af ca. 25 Millioner Rubler, fordi den havde Betingelserne for at kunne benytte de Fordele, som den nye tyske Toldlov gav den.

Med Hensyn til Dygtigheden, da er det jo klart, at jeg ikke kan indlade mig paa at kritisere den danske Handelsstand, men jeg vil dog minde om, at den danske Kjøbmand er højt ansét i Udlandet og at de unge danske Handelsmænd ere meget søgte og afholdte i Udlandet.

Hvad nye Handelsartikler angaaer, da nærer jeg ingen Tvivl om at der vil fremkomme mange, f. Ex. Salpeter fra Valparaiso, Bomuld og Tobak fra Sydamerika, Kryderier fra Ostindien for ikke at tale om en betydelig større Forretning i Sydfrugter og Vine fra Middelhavslandene.

Men, vil De maaske nu indvende, Konkurrencen er stor, og det vil være vanskeligt for os at drage Skibsladningerne til vor Havn.

Efter min Mening ere Betingelserne for at dette kan ske og for en Storhandels Udvikling følgende:

- 1) billig Fragt til en godt beliggende Havn med dybt Vand,
- 2) lave Havneafgifter.
- 3) billige Losnings og Ladningsomkostninger, og
- 4) god og billig Lagerplads til Varernes Behandling.

Naar dette er tilstede eller skaffes tilveje, og vi sørge for at hele Verden faar at vide, at der ved Kjøbenhavn er en tidssvarende Frihavn, da skal Handelen nok komme, og den danske Kjøbmand vil faa en Opgave, som det vil være frugtbringende for ham at give sig i Lag med.

Vi ville ikke alene opnaae en langt større Handel med toldpligtige Varer, men ogsaa med toldfrie; thi den foregede Trafik vil ikke alene lette Tilførselen og Exporten, men tillige paa Grund af Konkurencen gjøre Fragten billigere af samme.

Ogsaa for Industrien vil Anlægget faa stor Betydning f. Ex. ved Tobak- og Cigarfabrikationen; som bekjendt, staa vi meget højt paa dette Omraade, og naar nu vore Fabrikanter kunde indføre Raatobok til et saadant Friterritorium og uden Toldafgift eller kostbar Transport paa Stedet fabrikere de færdige Tobakker og Cigarer, da vilde de paa udenlandske Pladser fuldtud kunne optage Konkurencen; dernæst skal jeg blot henlede Opmærksomheden paa den store Fabrikation af Sprit, Smørfarve, Osteløbe og utallige andre Ting, hvortil vi maa indføre Raastofferne.

Hamborg faar nu indrettet en ny Frihavn med et Fladerum af ca. 1200 Tdr. Land. Der anvendes

derpaa for det tyske Riges og Hamborgs Regning 100—120 Millioner Reichsmark. — Hamborgerne ere imidlertid praktiske Folk og de give ikke et saa uhyre stort Beløb ud, uden at de af Erfaring vide, at Pengene ere vel anvendte.

Jeg troer, at man bør slutte sig til Regjeringens Tanke om Anlægget af en Frihavn nordpaa, thi

1) her kan der faaes et tilstrækkeligt stort Areal, og jeg haaber at man strax vil reservere hele Terrainet indtil Citadellet, samt snaarest mulig lade paabegynde Kaj-anlægene nærmest inde ved Byen.

2) Arealet vil her kunne faaes prisbilligere end noget andet Sted i eller ved Byen,

3) her kan Arealet senere udvides, og

4) sandsynligvis vil der her senere blive anlagt en Dampfærge, til Forbindelsen med Sverrig, en Banegaard o. s. v., og en Sporforbindelse med Toldboden og Havnen kan let tilvejebringes, naar alle Faktorer vise den rette Interesse for Sagen.

Jeg kan efter det Udviklede ikke Andet end paa det Varmeste anbefale Anlægget af en Frihavn her ved Kjøbenhavn, og jeg kan saa meget mere upartisk gjøre dette, som jeg personlig er uinteresseret i Sagen, idet min Forretningsbranche vil være uberørt af Spørgsmaalet Frihavn eller Ikke-Frihavn, men jeg troer, at det i Almindelighed vil være i den danske Handels velforstaaede Interesse, og derfor siger jeg: lad os hurtigt faa Spørgsmaalet undersøgt fra alle Sider, og lad os skride til Handling — lad det ikke blive ved Ord!



