

er Udset til, at en Behandling af denne Sag her i Thinget skal naae ad den regulære Vej til endeligt Svar her i Thinget. Naar imidlertid denne Sag er bleven forelagt saadant synligvis saa sent i denne Samling, er det selvfølgelig Meningen, at der endnu i denne Samling skulde kunne komme Udtalelser, baade om Spørgsmaalet i al Almindelighed og om det Forslag til Løsning, som er fremsat af Regjeringen, og at, forsaavidt man har andre Meninger end det, der er kommet til Orde i det andet Thing, kunde det ogsaa være rigtigt, at disse Meninger kom frem her.

Hvad nu Spørgsmaalet om Frihavnen i al Almindelighed angaar, er jeg enig med den sidste ærede Taler i, at det er et Spørgsmaal af stor Betydning, og jeg taler den høje Regjering for, at den har arbejdet saa alvorlig paa at bringe en Løsning af det. Man har ganske vist fra forskellige Sider hørt, at det er, som man siger, en Vildmand, vi ere paa, og man har da særlig hørt udtalt, at for Nar tilbage, ja for en Menneftaalder siden, kunde der være god Mening i en Frihavn, men den Udvikling, Handelen har taget nu, gjør, at det er for silde. Jeg tror, det er urigtigt. Det, en Frihavn skul bygge paa, er selvfølgelig først og sidst Transit-handelen, og hvis det var rigtigt, hvad der ndtales, at Transithandelens Tid er fordi, var ingen Mening i at bygge en Frihavn. Det er ganske vist saa, at man i Diebliffet mere og mere kommer ind paa at arbejde paa den direkte Im- og Export, og at det har taget et saa stort Opsving; men jeg tror, at samtidig har Transithandelen netop i de senere Aar ogsaa taget et stort Opsving. Den betydelige Udvikling af Handelen i de sidste Aar har ført til, at Varer, man tidligere aldrig havde tænkt paa at føre fra den ene Verdensdel til den anden, blive forlangte direkte im- og eksporterede — man fører jo saaledes Tømmer fra Norge til Australien for at føre Korn tilbage fra Australien. Men ved Siden af det er Transithandelen ogsaa voget i de senere Aar. Det, der har fremkaldt en ny Udvikling af Handelen, er Dampskibsfarens Udvikling; og ved Siden af at fremme Handelen i al Almindelighed har den særlig gode Momenter for at fremme Transithandelen. Det, der er karakteristisk for Dampskibsfarten, er, at den med stor Fæsthed og Regelmæssighed besørger Varer, og det har ført til, at en Handelsvei, man ikke tidligere har havt, det, der kaldes de faste Dampskibslinier, er bleven muligt, det, at to Pladser forbindes, som ligge fjernt fra hinanden, og i deres Forbindelse berøre en hel Mængde mellemliggende Stationer. Det

er klart nok, at alle de Pladser, en saadan fast Dampskibslinie berører, komme i direkte Forbindelse med hinanden og ville ikke bruge Transithandel; men den Plads, der staar i Forbindelse med et større Antal faste Dampskibslinier, er derved i Stand til at forbinde alle de Punkter, disse Linier berøre. Naar altsaa en By har Udset til at kunne samle f. Ex. 10 faste Linier om sig, som hver anløber 20 Pladser, ja saa har denne By Udset til at blive det Sted, hvor altsaa ca. 200 Pladser komme i Forbindelse med hinanden, ikke blot indbyrdes, men tillige med de oversjøiske Linier, som hver enkelt af disse Smaapladser ikke kunde skaffe fuld Ladning til. Jeg tror derfor, at just gennem Dampskibsfarten og hele den Karakter, den har, er der et Grundlag for en stærk Udvikling af Transithandelen, og at derfor er just vor Tid en Tid, hvor Transithandelen kan trives paa de Pladser, der kunne samle et større Antal af saadanne faste Linier.

Spørgsmaalet er nu: Har Kjøbenhavn Udset til det? Hvis vi maa svare Ja til det, er det ikke Noget, der hører Fortiden til, men som hører Nutiden til, at gjøre Kjøbenhavn til en saadan Stapelplads. Naar vi ville undersøge, om Kjøbenhavn har denne Forudsætning, maa vi for det Første undersøge, om den har Forudsætninger for at samle de oversjøiske Linier, som igennem den atter skulle fordele deres Varer paa de mindre Pladser og hvorledes den er stillet endfor de Byer, den eventuelt skal konkurrere med. Ja der er det jo nærmest de store Stapelpladser i Hamborg og London, hvilke jo allerede nu have tiltrukket sig den store Trafik, som vi skulle sammenligne os med, og da særlig med Hamborg. Har Kjøbenhavn et Opland, som hører det naturligt til, om hvilket det kan kæmpe med Hamborg, saa har det ogsaa Udset til at kunne optage en saadan Kamp. De oversjøiske Forbindelser paa Hamborg have ganske vist noget længere til Kjøbenhavn end til Hamborg. Der er ca. 1½ Døgn eller godt et Døgn længere Seilads fra de oversjøiske Pladser til Kjøbenhavn end til Hamborg, men vi have andre Fordelle fremfor Hamborg, f. Ex. den Fordel, at vi ikke have en vanskelig Flodseilads at skulle op ad; vi kunne byde absolut større Dybde end Hamborg, selv efter Alt, hvad Hamborg nu har gjort, og vi have ikke de Vanskeligheder i Isgangen, som Hamborg har. Vi have i det Hele den Fordel at kunne byde de oversjøiske Vaade den fulde Dybde, de kunne forlange, vi have den Fordel at kunne byde dem en nogenlunde isfri Havn, og endelig have vi den Fordel, at vi ligge nærmere ved det Opland, om hvilket vi skulle kæmpe med Ham-