

som have reist Agitationen og vedligeholdt den, og der siges om dem, at det er uansvarlige Folt, hvis Mening man ikke kan absolut tillægge den største Betydning, og som ikke kunne have den afgjørende Mening om denne Sag, saa maa jeg sige, at jeg kan ikke deltage i en saadan Breibdelse; jeg maa netop holde paa, at vi skyde de Mænd Tak for, at de have søgt at gjøre deres til for at oplyse. Sagen, have givet Anledning til, at Sagen kan blive oplyst saa alsidig som muligt. Derimod forekommer det mig berettiget at reise en Anke mod Modstanderne af Frihavnen, fordi de saa længe tilbels have holdt sig tilbage og udenfor Diskussionen om denne Sag og paa en Maade, altsaa ikke i den Grad, ydet deres Bidrag, som de Andre have gjort, til at klargjøre dette Spørgsmaal. Naar man ser hen til Forhandlinger, der i sin Tid bleve førte i Hamborg, da der var Spørgsmaal, om Hamborg skulde ind under det tydske Toldforbund, og da Frihavns-spørgsmaalet der var paa Bane, vakte det et ganske anderledes Røre der; dels i Senatet og dels i Borgerstabet udfægtedes ikke saa hidtige Kampe, hvori Borgerne efter Veilighed deltog i ikke ringe Grad. Nu skal jeg ikke negte, at nu have Modstanderne af Frihavns-spørgsmaalet i alt Fald meldt sig her, og de have meldt sig med den Autoritet, som en virkelig dygtig og intelligent Kjøbmand selvfølgelig er. Modstanderne have efter min Mening grebet Sagen lige i Centrum, naar de stille Spørgsmaalet: Hvad kan det nytte, et Ord, som jeg sætter stor Pris paa, og som jeg har hørt før under andre Forhold. Jeg sætter i dette Tilfælde Pris paa dette Ord, fordi det røber den forsigtige Forretningsmand, en Forretningsmand, som tænker, før han handler; men uagtet jeg sætter stor Pris herpaa, vil jeg dog gjøre opmærksom paa, at Forsigtighed let kan føre til en for langsom Udvikling, og en for langsom Udvikling har grumme let Stagnation i Hælene paa sig, og det er den, man maa vogte sig for. Man maa nemlig huske paa, at vore Konkurrenter ikke standse deres Udvikling, fordi vi ere saa uheldige at standse vor; tværtimod, man kan vente, at det i højere Grad vil anspore dem til netop at seile os agter ud, naar de opdage, at vi ikke følge fuldstændig med. Altsaa det er det, man først og fremmest maa advare imod, for at vi ikke en skønne Dag skulle opdage, at nu have vi mistet den Forretning, en anden Dag den Indtægtskilde, en tredje Dag en tredje o. s. v., thi hvis det sker, kan det ikke negtes, at saa er Ulykken sket, saa ere vore andre Indtægtskilder flydte over til

vore Konkurrenter, og naar de først have faaet fat i dem, give de sandelig ikke let slip paa dem. Jeg skal her ikke komme nærmere ind paa dette, men det vil formentlig ikke være vanskeligt at paavise, at Saadant er allerede tidligere sket. Jeg vil med disse Ord ikke animere sangviniske Forhaabninger, men paa den anden Side ogsaa advare mod, at pessimistiske Betragtninger faae alt for stort Raaderum. Disse mangle iøvrigt ikke. Saa snart der er Tale om nye Fremstribt, i hvilken Retning det saa end er, saa melde de sig til Tjeneste, og jeg siger forøvrigt: Det kan undertiden være ganske heldigt, at der lægges en Rapsun paa dem, der muligt vil for rask frem. Da man anlagde Jernbanen fra Kjøbenhavn til Kjøbenhavn, da allerede vare Pessimisterne ogsaa stærkt oppe med Spørgsmaalet: Hvad kan det nytte? Man mente dengang at være særdeles vel tjent med Dilligencer og Fragtvogne, og at Tilstanden ikke kunde blive bedre, end den dengang var. Jeg tror, man nu overalt i Landet ser ganske anderledes paa den Sag, og vi ere jo ogsaa gaaede bethdeligt videre fremad paa den Wei, idet vi nu have mellem 150 og 200 Mile Jernbane her i Landet. Paa den anden Side staa de, som ønske en raskere Udvikling og navnlig ønske, at vi fremfor Alt maa bevare de Indtægtskilder, den Handelsomsætning, vi for Tiden have, og de ønske dette udført derved, at man faar friere Plads til at bevæge sig paa; navnlig ønske de, at de Arbeider, der blive forbundne med vor Handel og Omsætning, indskrænkes til det mindst Mulige, at Transport og Arbeidsomkostningerne indskrænkes. Deres Løsen, at spare Tid og Kapital, er af stor Betydning i Konkurrencen. Det, der særlig har skræmmet disse Folt — jeg har ikke hørt det nævne i denne Diskussion, og jeg vil derfor nævne det — er for en væsentlig Del den holstenke Kanal, der jo om nogle faa Aar bliver aabnet. De frygte, at denne Kanal skal tilføie Kjøbenhavns Handel og Omsætning et bethdeligt Afbræk, idet den bethdelig forforter Weien mellem de vestlige Have og Østersøen; de frygte for, at den skal staae den Trafik, vi for Tiden have paa Østersøen, og efterhaanden for en Deel føre denne til Hamborg. Nu er altsaa Spørgsmaalet dette: Kan Frihavnen ved Kjøbenhavn afværge denne Fare, og kan den ikke alene gjøre det, men ogsaa føre til, at vore Omsætnings- og Indtægtskilder hyderligere forøges? I den Henseende henvises til, og jeg tror med Ret, at Kjøbenhavn har en udmærket central Veligaenhed; den ligger imellem England, Norge, Sverig, Finland, Rusland og Tydskland. Vi have her desuden en let tilgængelig Havn, en