

endnu mere uanskelig. Tag saaledes al Damekonfektion; Dametaafer; Dameklæder i det Hele taget; skulde de fortoldes efter deres Ingredientjer, hver Gang disse Varer gik gjennem Toldporten, vilde man vistnok støde paa uopvindelige Vanskeligheder.

Jeg skal nu tillade mig at besvare nogle af de Bemærkninger, som den høitærede Indenrigsminister fremsatte mod mine Udtalelser i denne Sag. For det Første maa jeg tillade mig at protestere imod, at den høitærede Indenrigsminister betegnede mig som en Modstander af Frihavnen. Al han gjør det, behøver jo noget den Stemning, som er bleven ikke ualmindelig her, og ifølge hvilken Enhver, der ikke strax kommer i Etase over de formentede Fordele og Glæder, som en Frihavn kan bringe, og som derfor ikke, uden at undersøge Sagen, glar væk kan gaa ind paa at bevilge Millioner til Frihavnen's Realisation, er en Modstander. Det er selvfølgelig urigtigt. Jeg har ikke sagt Andet, hverken her i Rigsdagen eller i Havneraadet, end at jeg næppe vil se mig i Stand til at stemme for en Frihavn, før jeg faar bedre Oplysning om, hvad den skulde bruges til, og om, hvad Godt der skulde fremkomme deraf. Samme Standpunkt staar jeg paa endnu. Og jeg har udtrykkelig udtalt, da jeg havde Ordet her sidste Gang i Fredags, at jeg endnu ikke var kommen saa vidt, at jeg vilde stemme imod Lovforslaget. Dvertimod stod jeg endnu paa det Standpunkt, at jeg godt kunde stemme for det, naar jeg kunde blive noget bedre oplyst, end jeg har været hidtil, og naar overhovedet Frihavnsloven fik en saadan Form, at man kunde være tjent med den. Det er jo imidlertid saa for Diebliffet, at naar man ikke er for Frihavnen er man imod den. Det gaar med den akkurat som i Eventyret om Keiserens nye Klæder. Den, der ikke kan se Keiserens nye Klæder, er dum og skal miste sit Embede. Den, der ikke kan se Frihavnen's Betsignelser, er ogsaa dum og bør ogsaa helst miste sit Embede. Jeg har endnu den Tro, at Keiserens gamle Klæder dog maaste endnu have nogen Fordeel fremfor de nye. Jeg har ikke sagt, at der ikke var nogenumhøjest Grund til at anlægge en Frihavn, jeg har blot sagt, at jeg mente, at de Beløb, man vilde anvende derpaa, være større end jeg indtil videre

troede, Sagen var værd, og de Oplysninger, den høitærede Indenrigsminister har meddelt med Hensyn til Frihavnen's Betsignelser, ere ikke af den Art, at jeg kan sige, at jeg er fuldstændig omstemt. Thi den høitærede Indenrigsminister har ganske simpelt sagt, at man formener, at Frihavnen vil aabne nye Veie og give Udgang til forøget Virksomhed for Handel, Søfart og Industri og lignende, men det er dog ikke meget Andet end Talemaader, naar der ikke kan nævnes et eneste Exempel paa, hvad der skal gøres. Nu har jeg i 2 og 3 Aar, saalænge dette Spørgsmaal har været oppe, med god Villie søgt Oplysning om, hvad der egentlig skulde foretages med Frihavnen, og hvor de Mænd være, der skulde foretage noget Saadant, men endnu har jeg ikke modtaget positive Oplysninger om Nogetumhøjest; jeg er fremdeles aaben for Overbevisning og modtagelig for Argumenter; det skulde glæde mig, om de maatte komme frem. Den høitærede Indenrigsminister har udtalt, at man her maatte erkjende, at det for Storhandelen kunde faae megen Betydning at kunne faae Udgang til en saadan Fridof. Jeg kan nu ikke erkjende, at Storhandelen, naar man har Kreditoplag, behøver nogen Frihavn, men det skulde jeg imidlertid ikke sige Noget imod, hvis den høitærede Indenrigsminister vilde paavise mig, hvor Storhandelen egentlig skulde komme fra. Selv om vi havde Midlerne dertil, og selv om vi havde Forbindelser paa transatlantiske, kinesiske og østasiatiske Steder, maatte vi have en Handelsflaade, der kunde virke til at oparbejde en saadan Storhandel. Jeg tror ikke, den er til Stede, og jeg tror, at vi skulle have Vanskelighed ved at indarbejde den. Forholder med Hensyn til Skibe er et ganske andet i Hamborg og Bremen, der navnlig ere nævnte som de Byer, vi skulle konkurrere med, og helst fuldstændig kause i Konkurrencen om Handelen paa Østersøen. I Hamborg findes for Diebliffet ikke langt fra 600,000 Reg.-Tons Skibe, paa Bejeren 4—500,000 Reg.-Tons, i All. over 1 Million Reg.-Tons, naar man regner lavt, og det er Skibe, af hvilke den allerstørste Del er indrettet paa Storhandel. I Danmark findes eller fandtes efter den sidste statistiske Opgjørelse ikke 300,000 Reg.-Tons — det Svæste, jeg har set opgivet, er 270,000 —