

og deraf er den allerstørste Del Seilskibe af en Gjennemsnitsstørrelse af 60 Reg. Tons eller 30 Kommercelæster. Nu beder jeg enhver Sagkyndig at afgjøre, hvorvidt der er nogen Nulighed for at optage en Konkurrence i Storhandel med det Materiel. Men det, som navnlig i de senere Aar har skabt Hamborgs og Bremens Fremgang, det er de store Dampskibslinier; disse Dampskibslinier bestaa imidlertid alle eller saa godt som alle ved Statsubvention. Nu vil jeg spørge, om Indenrigsministeren er forberedt paa at yde Statsubvention til de Dampskibslinier, vi skulle indarbejde her; det er jo indlysende, at jo mindre Dampskibslinierne ere indarbejdede, desto mere trænge de til Statsubvention, og en ny Linie trænger selvfølgelig allermost. Forholdet er saaledes, at i Frankrig er der et Selskab, der faaer 12^{8/10} Million Francs for Besørgelsen af Farten paa Middelhavet, Atlanterhavet, Ostafien og Australien, et andet faaer 5^{1/2} Million Francs, et tredje 4 Millioner, foruden at Staten giver 11 Millioner i ligefrem Seiladspremie til Skibene. I Tydskland er der et Selskab, „Norddeutscher Lloyd“, der faaer 4 Mill. Reichsmark om Aaret, og mange andre Selskaber, der faae ikke fuldt saa store, men til sammen meget betydelige Beløb. Ungarn giver henimod 2 Mill. Gylden til Dampskibsselskabet „Oesterreichisch-Ungarischer Lloyd“, Spanien giver 8^{1/2} Mill. Pesetas til en Dampskibslinie paa Antillerne, England ¹/₂ Million £ om Aaret, der er som sagt næsten ikke et Land i Europa, der ikke giver Subvention, for at Dampskibslinier kunne oprettes, man gjør det baade i Rusland, Nederlandene, Belgien, Portugal, Grækenland og ligeledes i Brasilien, de nordamerikanske Fristater, britisk Indien og Japan; i Norge er man begyndt derpaa, og i Sverig er man begyndt at forlange det. Hvis man vil udtale tydelig og bestemt, at man er forberedt paa at yde Storhandelen her i Landet den Art af Subventioner, for at begynde maat vil jeg sige et Par Millioner Kr. om Aaret, stiller Sagen sig for mig ganske anderledes med Hensyn til den Udsigt, Storhandelen har til at vinde Noget ved en Frihavn; men det, som Storhandelen vil vinde, vil den ikke vinde ved Havnens Frihavnsstilling, men kun derved, at man sit en tidsvarende Havn med store, tidsvarende Anlæg. Jeg tror nok, at hvis den ærede Indenrigsminister vilde se mere paa Havnen i dens Stikelse blot som Handelshavn end spørge om dens Stilling som Frihavn, kunde i alt Fald jeg have den Vre lettere at mødes

med den ærede Minister, end jeg kan gjøre det nu.

Den ærede Minister paaftaar, at man i en Frihavn „vil naae den Fordel, at man har alle Hjælpemidler ved Haanden og har Lägeret lige ved dybt Vand, hvilket man ingenlunde har paa Kreditoplag eller paa Frilageret.“ Dette er for mig fuldstændig stort Tale; thi paa alle Kreditoplag her i Kjøbenhavn og i Provindserne har man jo netop Lägeret lige ved dybt Vand og alle Hjælpemidler ved Haanden. Saa siger den ærede Minister, at man „har her langt friere Udgang til Virksomhed i enhver Henseende“. Men det er ogsaa en Misforstaaelse; der er tvertimod ingen Udgang til Virksomhed, der er saa fri som den, man har ved Kreditoplaget. I Frihavnen vil man ingenlunde kunne arbejde frit; man vil ikke kunne føre et eneste Bund toldpligtige Værer fra Frihavnen over paa Toldterritoriet uden at indklare det, lade det veie og undersøge og eventuelt betale Told af det. Noget Saadant har man jo ikke paa Kreditoplag; der har man kun at føre sit Regnskab til den sidste Dag i Kvartalet, naar Efterhynet kommer, og forøvrigt er man jo uden nogenjohelst indskrænkende Kontrol fra Toldvæsenets Side, man har altsaa meget friere Udgang paa Kreditoplag end i en Frihavn. Kreditoplaget kan jeg desuden anbringe, hvor jeg vil, hvor det konvenerer mig; i Frihavnen er jeg derimod henvist til det ubekvemme Sted, hvor man har været nødt til at lægge den, fordi man ikke har kunnet finde noget bedre. „Man har den lette Forbindelse uden Toldtilsyn, forsaavidt man vil handle paa Udlandet,“ siger den ærede Minister; men det holder ikke Stik, Forbindelsen er ligesaa let nu. „Anlægget maa ganske vist for en væsentlig Del være beregnet paa Udførsel til Udlandet, Gjennemførsel,“ og det skal gjøres lettere ved Frihavnen, nævner Ministeren. Det er ogsaa en Misforstaaelse; thi det kan ikke være lettere, end det er nu; den ærede Minister kan ikke i Theori eller Praxis fremstille en lettere Maade til Gjennemførsel end den, paa hvilken det sker nu, ved lukkede Dægtene. — Saa er der et Spørgsmaal, der ikke har været fremdraget, men som jeg skal tillade mig at nævne, fordi det netop forekommer paa dette Sted i Ministerens Foredrag. Den ærede Minister sagde nemlig om nogle nedlagte Frihavne: „Jeg tror, det var nogle østerrigste Frihavne, og hvis jeg ikke tager feil, var det af Hensyn til Toldbevogtningen, idet de ikke viste sig umulig.“ Det har ikke været omhandlet før, hvad