

# Betydelsen för Sverige af frihamnar vid Öresund. : Föredrag i Skånska ingen...

Berg, R. F.,

*54 A Br. 1916*



National Library  
of Sweden

Polit. ekon.  
Allm.  
(Br.)  
1916.

Betydelsen för Sverige

af

# Frihamnar vid Öresund.

Föredrag i Skånska ingenjörklubben  
af Ingeniör R. F. BERG <sup>27/2</sup> 1892.

(Afttryck ur "Sydsv. Dagbl. Snällp." N:ris 73, 74, 75 och 76.)

MALMÖ,  
C. A. ANDERSSON & C:s BOKTR., 1916.

Beskrifning för Sverige

Frihans vid Örebro

Första trycket 1814  
Andra trycket 1815

Utgivet af Kungl. Biblioteket

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

Kungl. biblioteket



0 0000 000095605

## Betydelsen för Sverige af frihamnar vid Öresund.

Föredrag i Skånska ingenjörklubben af ingenjör R. F. Berg.

Innan jag öfvergår till det egentliga ämnet för vårt samtal i afton, om betydelsen för oss af frihamnar vid Öresund, tillåter jag mig att söka visa, hvad som menas med frihamnar, till skilnad från andra anordningar, som staterna göra för att bereda handel och industri lättnader från det oundgängliga men tunga tryck, som tullarna med åtföljande former ständigt utöfva på varubytet emellan nationerna. Under namn af *transitupplag*, *tullnederlag*, *kreditupplag*, *frilager* och *tullgodtgörelse* pläga sådana lättnader gifvas; men vida mer omfattande betydelse för sjöfart, handel och industri har en *väl belägen* och af nämnda yrkesklasser *inom ett stort område och med enig kraft uppburen frihamn*.

*Transitupplag* är en lagring i magasin, som tillhöra staden under tullens lås, af importerade varor, afsedda för export eller senare förtullning. I Sverige finnes rättighet dertill i en del städer, men den medför ganska stora utgifter, så att den ej kan begagnas i någon stor utsträckning. Endast stycke gods får uppläggas. Afgiften är 30 öre pr centner 1:sta kvartalet, sedan 15 öre centn. pr kvartal till tullen och vanligen lika mycket magasinshyra till staden. Egaren får ej se på än mindre taga prof af sin vara, utan att kollyt förtullas.

*Nederlag* är en lagring uti stadens eller enskildas magasin af importeradt gods, afsedt hufvudsakligen för senare förtullning; men det kan äfven exporteras. Prof får tagas och med vidlyftiga former får i nödfall genom generaltullstyrelsens medgifvande ett emballage utbytas, men varorna få ej på minsta sätt behandlas, blandas eller ompackas för försäljning. I Sverige är afgiften 1 proc. af tullen (dertill 1 proc. ytterligare om varan exporteras) jemte afgift pr timme till bevakningen, hvarje gång magasinet öppnas för varornas undersökning och skötsel. Noggranna uppgifter om hvarje kolly skola finnas hos tullen, som för bok öfver dem och har lås till nederlaget.

*Kreditupplag* är ett medgifvande till köpmän, enligt hvilket de i sina egna magasin kunna få rättighet att under vissa former upplägga varor, som borga för

tullens erläggande, under det att densamma betalas kvartalsvis efteråt, i mån som varorna från upplaget försäljas. Denna anordning finnes icke i Sverige, men har sedan 1797 funnits i Danmark och anses der hafva utgjort en den viktigaste häfstång till handelns lyftande. Den fullkomligaste frihet råder vid varornas behandling, och hela anordningen är ett bevis på, att der man verkligen vill tjena handeln, statens former kunna i en mycket hög grad förenklas i förhållande till de begrepp derom, som råda i vårt land. Införande af kreditupplag medför inga utgifter för hvarken staten eller kommunen, och det kan ske utan något ingripande i våra vanliga affärsformer eller vägar, men skulle för handel och industri medföra stora förmåner. Att det icke för länge sedan är infördt, kan endast förklaras genom att från vårt land drifves en mycket obetydlig exportaffär med importerade varor, om man undantager Karlshamns spritbolag, som har särskilda medgifvanden, samt något till Finland. Kreditupplag hafva dock för handeln med importerade varor inom landet en så stor betydelse, att lag derom vore ytterst behöflig.

*Frilager* finnes ej i Sverige. Dermed menas lagring i af staten eller kommunen därför uppförda magasin under tullens tillsyn och lås, i hvilka rum uthyras för lagring af importerade oförtullade varor, afsedda för export eller senare förtullning. Under den tid af dygnet, som magasinet är öppet, har varuegaren, utan någon tullens kontroll, full frihet att behandla sina varor, packa om dem, till och med blanda dem genom tillsatser af inhemska varor. Tullen kontrollerar endast, att varorna ej olagligen införas i landet, men för inga böcker öfver dem och har icke lås till de magasinsrum den har uthyrt. För att ej hindra en för landet gagnelig transitoaffär genom att tynga med former och kostnader, som endast afse en skatt på de varor, hvilka förbrukas inom landet, äro alla onödiga former borttagna, och den enda afgiften, hyran, är endast beräknad att förränta anläggningarna och betäcka kostnaderna för kontrollen, men ej att gifva staten eller dess tjänstemän någon förtjenst. I Köpenhamn är frilagret nu öppet från kl. 7 eller 8 f. m. till kl. 3 e. m., och hyran jämte alla tullens tjänstemän och arbetare betalas med 2,50 kr. pr qv.-aln af golfytan i ett lagerrum för en tid af ett halft år.

*Tullgodtgörelse* vid export är ett medel att understödja export af inom landet tillverkade varor, som tyngas antingen af en importtull eller annan skatt. Den användes i flere fall vida utöfver hvad rätt är genom att utgöra en direkt exportpremie, såsom t. ex. på socker i Tyskland, der staten uppoffrar medel för detta ändamål. Den kan endast i få fall användas. Formerna för dess tillämpning blifva mycket svåra, synnerligen då den importerade varan underkastats tillverkning inom landet.

*Frihamn* är en hamn med tillhörande landområde, som staten gjort fullkomligt fritt för alla tullagar, så att frihamnen i detta afseende ligger utom landet.

Der finnes således icke någon tullbevakning eller tullregistrering, utan tullens enda uppgift dervid är att bevaka dess gräns, såsom gälde det en främmande stat. För varornas in- och utförsel samt behandling eller förvandling till nya fabrikat råder den fullkomligaste frihet, utan all kontroll. Hela fabriker få der uppföras; inlandets och utlandets varor mötas samt gifva upphof till mången industri för landets eget behof, men hufvudsakligen för export.

#### Frihamn i vidsträcktare mening.

En frihamn är icke en *avgiftsfri*, men en *tullfri* hamn. Af många skäl pläga dock alla avgifter att der vara så låga som möjligt, och detta gifver just dessa hamnar deras allra största *praktiska* betydelse. Frihamn i den mening, som tullagen bestämmer, har ensamt betydelse för export af varor, som äro importerade eller äro uti frihamnen tillverkade, men, om dess praktiska betydelse för handel och sjöfart ej kan sträckas längre, blifva de millioner, som uti sådana anläggningar nedläggas, till största delen bortkastade.

Den indirekta betydelsen af en välbelägen frihamn måste vara, att den utgör eller kan bringas till att blifva ett trafikcentrum för ett så stort uppland, att den kan upptaga världstrafiken för detsamma. Kan detta icke uppnås, blifver frihamnens inflytande obetydligt, och kommer den troligen att af sig sjelf försvinna. När den detta mål, verkar den en stor ekonomisk lyftning för sitt uppland.

Jag beder få betona skillnaden emellan trafikcentrum och affärscentrum.

Med det förstrnämnda menar jag ett centrum, der trafikmedlen mötas så att dels importen till hela upplandet der fördelas från de stora oceanfartygen på de mindre kust- eller flodfartygen, och dels upplandets för aflägsen export afsedda varor ditsamlas för att i samma oceanångare lastas till sina bestämmelseorter.

Ett trafikcentrum kan vara alldeles skildt från ett affärscentrum, der köp uppgöras och dagens noteringar å varor bestämmas. Det har heller icke inflytande på, huruvida direkta affärer uppgöras på den ena eller andra platsen inom dess område, utan bör endast vara en af geografiska och befolkningsförhållanden betingad plats, vid valet hvaraf den historiskt burna och befintliga utvecklingen af handel och kommunikationer dock äfven har ett stort inflytande.

Tänka vi t. ex. på Hamburg, är det tydligt, att varor som transitera deröfver, likaväl kunna köpas och säljas på börsen i Berlin som i Hamburg, samt att intet hinder möter för fabrikanter eller köpmän i det inre Tyskland eller i Sverige att direkt med firmor, antingen i de stora europeiska handelscentra, eller i Indien och Australien, uppgöra sina inköp af de varor, som billigast finna sin väg till dem öfver Hamburg. Att så sker framgår tydligen deraf, att den ojemförligt största delen varor, så väl i London som Hamburg och andra liknande

platser, endast transitera genom direkt omlastning från fartyg till fartyg eller, der detta ej kan ske, emedan fartygen lasta i olika dockor eller ej inträffa samtidigt, öfverföras emellan dem med pråmar.

Är det ådagalagdt att de direkt transiterande affärerna uti ett trafikcentrum måste vara hufvudsaken, så kommer också, såsom en nödvändig följd deraf, denna plats mer än andra att egna sig för spekulationsaffärer, emedan transportmedel finnas, och de fluktuerande frakterna, synnerligast med de nu för tiden mer och mer reguliera traderna på aflägsna orter, dertill gifva anledning. För sådana affärer, hvarför dock tarivas mycket stora kapital, äro frihamnarne med deras tillgång på upplagsplatser synnerligen behöfliga. Såvida omständigheterna derför egna sig, och arbetslönerna ej ställa sig för dyra, behövas äfven *fabriker*, som kunna förädla varorna, eller bringa dem i ny form, passande till försäljning inom upplandet. Enär detta består af flera länder måste fabrikerna ligga inom ett frihamnsområde.

Af det sagda framgår, att en frihamnsanläggning i vår tid är nödvändig för att ett trafikcentrum skall kunna bildas. Förutsättningarne för det sistnämnda måste vara ett uppland, som dels har ett tillräckligt behof af import öfver oceanen för att kunna upprätthålla flere oceantrader, och som dels har förutsättningar till en industri, som kan egna sig för export, så att ångarne kunna erhålla tillräcklig returfrakt samt slutligen att der finnes tillräcklig kapitaltillgång för att frambringa både dessa ångbåtslinier och varuaffärerna.

#### Nord—Östersjökanalen.

Anledningen att frågan om frihamnar vid Öresund har kommit på tal i våra nordiska länder är den under byggnad varande Nord-Östersjökanalen, hvilken, vid sitt till den 3 Juni 1895 beräknade öppnande, af tyska författare anses komma att helt och hållet flytta Östersjölandernas sjöväg ut i verlden från Öresund till den nya kanalen.

För att visa den mening som är rådande i Tyskland, tillåter jag mig att anföra några siffror ur den af herr Geheimecommerzenrath A. Sartori i Kiel utgifna brochyren samt att visa den grafiska framställning af saken, som han gjort uti en dermed följande karta. Hans sifferuppgifter synas vara stödda, dels på officiella uppgifter, samlade af herr Dahlström i och för den ekonomiska utredningen, som läg till grund för hela kanalanläggningen, samt dels på privata uppgifter från rederier, samlade af honom sjelf. Han uppgifver, att Öresund i medeltal under perioden 1880—82 passerats af en flotta representerande 12,600,000 regt. och under åren 1887—89 af 16,500,000 regt. Han uppmäter den vägförkortning från olika hamnar uti Nordsjön, som kan beredas genom att passera den nya kanalen, emof om vägen tages genom Öresund, dervid utgående från Möens Klint såsom

skärningspunkt för linierna. Han antager, att hela tonnaget från Eng. kanalen och upp till Hull i England väljer den nya vägen. Fraktökningen till 1895 beräknas procentiskt efter medeltillväxten. Deduktionen slutar med, att Kanalen nämnda år bör få en trafikström af 11,700,000 regt., under det att genom Öresund skulle endast passera 7,600,000 regt. Visar sig denna beräkning vid granskning vara sann, innebär den tydligen en hotelse af största betydelse för alla samhällen vid Öresund i första hand, samt i andra hand, enligt min mening, för hela Sverige och en stor del af Östersjöländerna. Utan att vilja underskatta den fara, som N. Ö.-kanalen verkligen innebär, och innan jag går att visa hvaruti den egentligen består, kan jag ej underlåta att anföra några af de skäl, som tydligt visa att herr Sartori öfverskattat kanalens förmåga att draga trafik från Öresund, och att hans siffror tåla en betydlig reduktion. Innerligen önskar jag dock att dermed ej afbryta den hvassa udd, hvarmed jag hoppas, att herr Sartori må kunna väcka vårt fosterland till att inse den fara, som hotar oss, och att sporra det till att begagna de återstående tre åren för att vara rätt rustadt till att möta den. Herr Sartori lägger endast afståndsmätningar till grund för alla sina beräkningar, men det bestämmande för valet af denna väg är tydligen den tidbesparing, som dermed kan vinnas. Men tiden för passerande af en kanal, jemförd med tiden för fart i öppen sjö, är proportionel emot väglängderna. Jag vill endast anföra ett exempel. Vägbesparingen från London till Östersjön beräknas med skärning af vägarna vid Möens klint till 239 sjömil, men med skärning vid Bornholm till 190 sjömil. Sartori väljer det större talet; jag anser det senare ligga närmare sanningen, men vill taga 200 mil såsom rundt tal för jemförelsen.

Med en fart af 10 knop räknar S. 20 tim. besparing, men sjömän anse, att fartyget ej kan göra mer än halfva farten genom den 53,2 mil långa kanalen, och dessutom måste, för passerande af 2:ne slussar, möten och uppehåll vid in- och utloppet till kanalen räknas minst 3 tim., så att besparingen i tid ej kan blifva mer än 5 à 6 timmar. Kanalafgiften kan ej blifva billig. Inloppet till kanalen genom Elben är en ytterst svår anlöpningspunkt och såväl denna som vägen på Elben mycket riskabel. Riskerna der komma, genom den ofta rådande dimman, att mycket ökas parallelt med den genom kanalen betydligt ökade trafiken. Ebb och flod samt den svåra isgången i Elben utgöra, den förra hela året och den senare på vintern, stora hinder för sjöfarten der.

#### Hufvudfrågans uppställning.

Vår hufvudfråga är, dels att undersöka, hvaruti den fara består, som hotar vårt lands ekonomiska utveckling genom N. Ö.-kanalen, samt dels att tillse, hvad vi hafva att göra för att minska denna fara. Då vi voro barn, lärde vi att haf, sjöar och sund skilja länder från hvarandra. Politiskt sedt kan ju en sådan upp-

fattning möjligen vara god att inplanta hos barn, men för oss som äro samlade att tala om ekonomiska frågor, kvarstår ingen på så barnslig ståndpunkt, minst af allt i år, då Rysslands exempel visar oss, att man kan svälta ihjel i själfva kornboden, endast derföre att den utgör ett så stort sammanhängande land, under det att Englands millioner, som ej hafva eget bröd till sin frukost; aldrig frukta för svält, emedan världshafven *förena* dem med deras aflägsna kornbodar. Landtransporten emellan Petersburg och Odessa anses vara ungefär 10 gånger så dyr som sjövägen rundt omkring Europa emellan dessa platser. Vi kunna således enas om, att Öresund är det, som förenar alla Östersjöns länder med den öfriga världen. Nu öppnas för dessa länder en ny, och i många fall genare väg till världen. Bör detta ej anses uteslutande vara en fördel för Östersjöländerna? Böra ej Stockholm och S:t Petersburg m. fl. städer samt deras handel och industri fröjdas deröfver?

Det kan ej vara annat än en fördel, att Frankrikes, Spaniens och Medelhafvets produkter få en genare väg till oss, samt att våra industrialster der kunna finna lättare afsättning. För den händelse att man kunde säga, att de varor, som tillföras oss från de tre stora handelscentra London, Hamburg och Bremen, äro dessa länders egna produkter samt att de varor, som föras från Östersjön till dessa hamnar, *stannade* i dem, så skulle N. Ö.-kanalen säkerligen för orterna kring Östersjön ensamt innebära ljusa utsigter. Detta är dock icke förhållandet, utan varubytet med dessa affärscentra är hufvudsakligen endast en mellanaffär eller i bästa fall en transitoaffär, deruti ligger den förnämsta fara, som kanalen medför.

Det är tydligt, att de europeiska ländernas ekonomi mer och mer blifver beroende på utvecklingen af deras industri, så att de mot sina produkter må kunna tillbyta sig matvaror och råämnen från de aflägsna verldsdelar, der en varmare sol och mindre kulturbefoh hos befolkningen gifva öfverproduktion deraf. Europas stormakter ällas nu om att utan mellanhand kunna göra dessa varubyten. De offra stora summor för att få kolonier och egna sjövägar till andra verldsdelar.

Direkta vägar fram och åter till alla verldsdelar måste derföre äfven för Östersjöländerna vara dagens lösen. Såsom jag förut har sökt att visa, äro trafikcentra det oundgängliga vilkoret för att erhålla direkta vägar till jordens alla delar genom de reguliera ångbåtstraderna, som från dem, och endast från sådana kunna upprättas. Då nu N. Ö.-kanalen förkortar vägen från Östersjön just till de tre största trafikcentra på jorden, bör den väl äfven i detta afseende ingifva hopp och ej farhågor. Denna slutsats, som ligger så nära tillhands, innebär ett grundligt misstag, som just genom sin försåtliga art hos mig ingifver den största farhåga för framtidens utveckling. Tyska och engelska sirener komma att sjunga sina tjusande toner; »billig! billig!» »cheap! cheap!» för att genom konkurrens i frakter draga våra varor öfver *deras hamnar* ut i världen.

Dessa bekväma och billiga fraktombud tjusa våra importörer, kunna alstra onaturliga kommunikationsleder från Östersjöns hamnar till dess trafikcentra, som af oss såsom *transitoplatser* borde afskys, emedan de söndra landets importörer från dess exportörer. De draga vår import att transitera öfver dessa hamnar och höja derigenom dess pris i våra länder med nästan hela fraktskillnaden emellan dessa hamnar och ett eget trafikcentrum för Östersjön. Men hvad som är farligast af allt, de lägga ett dubbelt hinder för utvecklingen af vår industri och export, i det att de för sin egen export eröfra fraktrummet efter vår import samt hindra eller omöjliggöra vår export genom att pålägga den att (såsom en exporttull) bära frakten från oss till deras hamnar, då varan der i pris måste täfla med deras egen produktion. Såväl till Hamburg som London utgör denna frakt t. ex. för Malmö produkter minst 6/ pr ton. Slutligen dränka de vår lilla export i sin egen, så att vi aldrig blifva kända i världen, såsom om vi för exporten till andra verldsdelar hade ett eget trafikcentrum.

#### Ett trafikcentrum för Östersjön.

Östersjöländerna kunna således icke hjälpa sig utan eget trafikcentrum. Frakten från andra verldsdelar till detta centrum måste göras nästan lika billig som till de nyss omtalade centra. Från detta skall importen fördelas genom kustfart omkring Östersjöns stränder, så att importvarornas pris vid centrum blifva lika med dem, som gälla vid de andra trafikcentra, och så att varorna till och från alla Östersjöplatser endast belastas med den kortaste möjliga frakt. Ut i det tomma fraktrum, som lemnas efter Östersjöländernas egen import, få vi då exportera våra industri-alster till lika låg frakt, som gäller från England och Tyskland. För att nå detta mål måste alla länder kring Östersjön enigt samlas till en punkt. I den mån de kunna bortse från andra synpunkter och i ekonomiska frågor ensamt räkna med siffror, kan ett sådant trafikcentrum utbildas och få en alltmera ingripande betydelse för handel och industri vid Östersjöns stränder och långt in i länderna deromkring. Finnes verkligen inom länderna kring Östersjön en tillräcklig trafik för att kunna upprätthålla ett sådant trafikcentrum? Förutsatt att enighet uppnås för saken i dessa länder, är jag fullt öfvertygad om, att det finnes trafik nog för att kunna börja dermed och är ännu mera viss om, att Östersjöländernas handel och industri befinna sig på en så outvecklad ståndpunkt, att ett sådant centrum skulle föranleda en oväntadt stor och kraftig utveckling. Den enda fara jag nu ser emot planens realiserande är brist på enighet, emedan man i ekonomiska frågor ej endast vid rådsborden, utan ända ned i småstäderna, icke kan hålla sig till den enkla räkningen, utan låter nationela och parti-intressen inverka på dess eljest klara resultat.

Östersjön är omgifven af fyra nationer, två stormakter och två småstater. Vid den hittills ende ingången hafva de två små utgjort portvakten; nu gör den ena stora sig en genare väg och bjuder alla att begagna den. Det gamla Öresund, som förr tvingat de båda stora att lotsa sig ut i verlden med svenska och danska lotsar, har mist sin makt, och våra begge små länder anses snart ligga vid sidan om trafikströmmen. Att få denna delad, det är Sveriges och Danmarks solidariska uppgift. Trafikströmmens delning måste ske i första hand genom inbördes enighet emellan dessa begge länder och derefter genom att draga till Öresund den ryska trafiken samt slutligen genom att söka att dela Berlin—Stettin-intresset ifrån Hamburg—Bremen-intresset.

Såvidt jag kunnat erfaras, finnes redan nu, om denna sammanhållning kan beräknas inom Östersjöländerna, tillräcklig trafik för att öka den redan flere år gamla Thingvalla-linien till norra Amerika med två stora ångare, och nya linier kunde genast öppnas till Brasilien och Indien, ty för dem är importlast fullt betryggad. Det visar sig öfverallt, att importen från andra verldsdelar är den, som föder fram exporten från Europas länder till desamma. I Tyskland räknas, att Oceanångarne bära sig, om de endast kunna få half utlast med nuvarande låga exportfrakter, emedan import aldrig saknas och gifver en hög frakt. Det finnes således, utom den redan befintliga, mycken trafik att vinna, och mer deraf gifver ännu mera.

#### Plats för trafikcentrum för Östersjön.

Efter det redan sagda, torde frågan om platsen för Östersjöländernas trafikcentrum vara lätt att besvara. *Öresund* är den plats, der denna trafik i hela sin storlek är samlad, och den är ock den enda plats, som har någon samlingskraft för Östersjöns trafik. Sundets geografiska läge ställer det utom all konkurrens. Den historiska utvecklingen har redan vid detta sund förlagt en trafik, som ej har någon likhet med någon annan plats vid Östersjön. Hvarest kan der svängas upp en cirkel, som innesluter ett liknande befolkningsantal och en nationel rikedom, som då man väljer Öresund till passarens medelpunkt och famnar Seland och Skåne i dess gap.

*Öresund* kan blifva Östersjöns trafikcentrum. Det måste en gång intaga den tron det af naturen fått, och om någonsin, är väl nu tiden inne att uppresas den, då en förr ej anad medtäflare framträder för att göra sundet tronen stridig. Dess kraft såväl som dess svaghet i detta för dess framtid afgörande ögonblick är att söka uti *det förhållande*, att *olika* nationalflaggor svaja på dess stränder. Det är dess kraft, emedan utan detta förhållande kunde sundet aldrig beräknas att blifva ett trafikcentrum för ens den minsta del af trafiken från Ryssland och

Tyskland. Det är dess svaghet, emedan Sverige och Danmark nu hellre synes vilja dividera än summera Öresunds trafik.

Men här gäller det ju icke dessa stränder, utan det vatten, som förenar dem. Låt oss då endast från begge stränderna klippa ett par små områden i form af frihamnar och, enligt detta ords begrepp, räkna dem utom nationerna och tillhörande det stora, alla förenande, vattnet. Låtom oss i begge våra länder i detta för Öresunds framtid afgörande ögonblick summera dess hela trafikintresse och lemna våra barn *den odelade* summan; den må af dem divideras på den fullkomliga jemlikhetens grund. Som det fria vattnet flyter dit det får plats, så flyter ock den frigjorda trafiken i den fåra, som gifver det bästa utrymme, och jag fruktar ej att Sveriges söner skola förlora vid den divisionen, såvida de icke genom bristande förutseende och genom tröghet sjelfva förverka sin rätt till framgång.

#### Frihamnar vid Öresund.

Låtom oss nu kasta en blick på de förberedelser, som redan äro gjorda, för att denna ännu ej offentlig uttalade framtidskänsla skall kunna taga gestalt.

*I Köpenhamn* är man redan i full fart med att anlägga en frihamn, hvarom jag skall meddela några uppgifter.

*I Helsingborg* beslöts förra året anläggning af en mycket stor ny hamnbassin med 26 fots vattendjup, hvilken, ehuru det ej är uttaladt, tydligen afses skola blifva en frihamnsbassin, och hvarpå redan arbetas.

*I Malmö* vänta vi på de pristäflandes förslag till en hamnutvidgning, innefattande en frihamns anläggning.

#### Lagen om frihamn i Köpenhamn.

Lagen om frihamn i Köpenhamn af den 31 Mars bestämmer:

*att* statsbanan skall utvidgas till frihamnen, samt plats anskaffas för en rangeringsstation; hvartill anlås 905,000 kr. förutom expropriationskostnaden;

*att* hamnanläggningen skall göras enligt godkänd ritning, och lemna staten havnevæsendet garanti för ett obligationslån å 8,000,000 kr., allt detta, förutsatt att ett bolag med 4,000,000 kr. inbetaladt aktiekapital bildas för att uppföra och underhålla packhus, kranar, lastspår m. m.

Nämnda bolag öfvertager driften af frihamnen i 80 år med rättighet för staten att efter 25 år uppsäga kontraktet mot betalning på bestämda vilkor. Detta bolag eger att uppbära alla bålverkspenningar i frihamnen.

Dess nettoutbyte användes sålunda, att, intill bolaget erhållit 4 proc. å sitt kapital, delas vinsten lika med havnevæsendet; vinsten derutöfver delas i förhållande af 4 till 1 emellan havnevæsendet och sällskapet, intill dess att havnevæsendet

erhåller 4 proc. per år å sitt i hamnanläggningen nedlagda kapital; hvad derutöfver möjligen blifver, delas lika.

I frihamnens packhus lagrade varor kunna belånas genom af vederbörande myndighet utfärdade upplagsbevis (warrants).

#### Blifvande afgifter i Köpenhamns hamn.

Afgifterna uti Köpenhamns hamn, sedan den nya hamnen blifver färdig, äro ännu ej definitivt bestämda, men förhandlingar derom pågå för närvarande.

Antagligen blifva bestämmelserna sålunda:

*att* afgifterna för fartyg och varor i frihamnen blifva för all trafik, som afser varor till eller från Danmark, lika med uti den gamla hamnen, så att den lättnad frihamnen skall bereda endast kommer att verka på varor, som importeras från utlandet för att åter exporteras;

*att* »skiffsafgiften», som är en skatt på skeppsfarten till staten, senast om tre år kommer att helt och hållet borttagas. Den utgör nu 1 kr. pr r.-t.;

*att* hamnafgiften, som nu är 50 öre pr r.-t. och betalas af fartygen, skall nedsättas till 30 öre pr r.-t. och skall öfverföras på varorna;

*att* hamnafgift i frihamnen icke skall betalas af transiterande varor;

*att* bålverkspenningarna skola bibehållas oförändrade öfverallt och skola betalas af de fartyg, som begagna sig af bålverken, men ej af fartyg eller pråmar, som lossa eller lasta endast från andra fartyg. Denna afgift blifver som nu 16 $\frac{1}{2}$  öre pr pr reg.-ton (33 $\frac{1}{2}$  öre pr com. läst);

*att* alla afgifter blifva debiterade efter det tontal (enligt bestufningsreglementet) som i hamnen lossas eller lastas, och icke efter fartygens tonnage.

Resultatet härav blefve hvad angår våra svenska varor:

*att* fartyg, som i frihamnen lossa varor från aflägsna länder och omlasta dem direkt i fartyg för export till Sverige, ej få annan afgift för detta tonnage än 16 $\frac{1}{2}$  öre pr reg.-ton under namn af bålverkspenningar, emedan det lossande fartyget ligger vid kaj i hamnen, samt att svenska varor kunna lastas uti fartyg i frihamnen, för att befordras till främmande länder om lastningen sker direkt från fartyg eller pråmar utan att betungas af annan afgift än att det mottagande fartyget erlägger 16 $\frac{1}{2}$  öre pr reg.-ton i bålverkspenningar för att det ligger vid kaj utan att det lossande fartyget därför har att erlägga någon slags afgift hvarken för fartyg eller vara.

#### Skeppsafgifter i Sverige.

Skeppsumgålderna som nu gälla i Sverige för utländsk trafik utgå efter följande benämningar och belopp med en del inskränkningar och nedsättningar för oftare besökande fartyg som tiden ej medgifver mig att nu omtala.

## 1:o) till staten:

*Lotspenningar* för ut- och ingående tillsammans 10 öre pr reg.-tons dräktighet.

*Fyr- och båkaavgift* enligt de mest krångliga beräkningsgrunder för nedsättningar med för ut- och ingående 54 öre pr reg.-tons dräktighet.

## 2:o) till sjömanshuset:

*Sjömanshusavgift* för svenska fartyg 3 öre, för utländska fartyg 5 öre pr reg.-tons dräktighet.

## 3:o) till kommunen:

*Hamnavgift* dels för fartyget pr reg.-tons dräktighet och dels för varorna enligt taxa.

**Jemförelsen mellan Köpenhamn och Malmö.**

Ett fartyg om t. ex. 3,000 reg.-tons dräkt., som lossar t. ex. 1,000 reg.-tons transitogods, samt kommer och går till utlandet, skulle få följande utgifter: i Köpenhamns frihamn c:a  $1,500 \times 16\frac{1}{2} = 247$  kr. 50 öre; i Malmö under nu gällande taxa ensamt för fartyget  $(20 + 54 + 5 + 24) \times 3,000 = 3,090$  kr. samt dertill för varorna ännu mera. Om samma fartyg i Köpenhamn lossade hela sin last och intog full last ut, blefve afgiften  $3,000 \times 0,16\frac{1}{2} = 495$  kr. men i Malmö lika som i förra fallet.

I Malmö har dessutom det fartyg, som för varorna vidare till utland, att betala afgift efter samma beräkningsgrund, men i Köpenhamn är det fullkomligt fritt för all afgift om det endast öfvertager transiterade varor direkt från fartyg.

Det bör märkas att af de kr. 3,090, jag omnämnde, endast 720 kr. tillfalla Malmö kommun, men kr. 2,370 till den svenska staten, för att utländingar hafva haft förmåtenheten att omlasta sina varor i en svensk hamn och icke gå in till Köpenhamn och besvära folket med sådant arbete.

Principen i Danmark *blifver* att staten ej tager någon skatt af annat än de varor som gå in i deras land.

Principen i Sverige *är* att transitogods bör man liksom främmande fartyg beskatta så mycket man kan, då man någon gång kommer åt dem.

**Då frihamn finnes i Köpenhamn måste sådan inrättas i Sverige.**

Mina herrar! Behöfves efter dessa siffror någon vidare bevisning, eller är det ej fullt sjelfklart, *dels* att frågan ej gäller, *om* vi behöfva frihamn i Sverige, utan endast, *när* den skall öppnas, samt *dels* att hufvudsaken angående denna hamn icke är en stor anläggning, utan att fartyg, som der lossa och lasta transi-

terande varor, hafva lika låga afgifter som i Köpenhamn. Öppnas den ej samtidigt med frihamnen i Köpenhamn, kastas hela den svenska kustfarten öfver dit. Det är dock ej endast dessa afgifters nedsättning vi behöfva, det är äfven borttagande af alla tullformer och hinder för trafiken, så att arbetet i hamnen kan pågå dag och natt, m. fl. friheter.

De kraf jag anser böra ställas på en svensk frihamn vid Öresund äro i första hand:

1) att ett område afskiljes, inom hvilket tullen ej har något att säga öfver trafiken, utan der den endast har att bevaka gränsen;

2) att staten och kommunen göra fartyg och varor, som der trafikera, lika fria från afgifter som uti Köpenhamns frihamn;

3) att anordningar göras, för att fartygen må dag och natt kunna lossa och lasta så bekvämt och billigt som möjligt. Dervid bör märkas, att det ej är gifvet, att det blir billigast genom de dyraste anordningarna. Man klagar i London öfver de dyra kostnaderna genom de många dockorna och trafikens oerhörda storlek. I Hamburg är det redan bevisadt, att kostnaderna i den nya frihamnen äro vida större än i den gamla hamnen. I Köpenhamn är det stor fara för, att kostnaderna blifva dyra genom afståndet emellan de två hamnarne;

4) att i hamnen beredes god tillgång på passande däckade prämar samt på bekvämt belägna skjul för tillfällig lagring af varor.

I andra hand anser jag, att man bör sörja för plats till:

1) stora fasta magasin för lagring och behandling af varor samt för

2) fabriker, som anläggas af privata personer.

Det bör ingalunda försummas vid uppgörande af planen för en frihamn, att dess *kommande* behof förutses, men förr än dessa behof verkligen hafva framkommit, bör för deras tillgodoseende ej offras några medel. För att inlägga en så kraftig gensaga som möjligt emot öfverdrift i detta afseende, anhåller jag att få läsa några ord ur Köpenhamns Börstidning för den 30 Jan. i år:

Sammenfatter man i kort Resumé de Oplysninger, der i disse Artikler er uddragne af Havnevæsnets Budget, da lyder de saaledes:

Frihavnsanlægget skred i 1891 meget langsommere frem end forventet. Der udførtes kun  $\frac{1}{3}$  af det projekterede Arbejde.

Frihavnsanlægget kommer til at koste henimod de 22—23 Millioner Kroner.

Frihavnsaktieselskabet kan opnaa en 4 pCt.'s Forrentning af sin Kapital, selv om Havnen betaler sig slet; men skal hele den i Foretagendet anbragte Kapital forrente sig, kræves der særdeles betydelig Trafik.

Frihavnen anlægges paa en Tid, hvor Kjøbenhavns Handel stagnerer. Den kan derfor ikke betragtes som et nødvendigt Supplement til en overfyldt Havn. Dens Indtægt maa dannes enten ved Konkurrence med den gamle Havn eller ved Tilvejebringelsen af helt ny Forretninger.

Der findes paa Havnevæsnets Budget forskellige Indtægtsposter, som synes overordenlig ringe, naar Hensyn tages til vedkommende Aktivers Værdi og til ministerielle Udtalelser om Rentabiliteten.

De sansade frihamnsvännerna i Köpenhamn äro förvissade om, att der ej finnes kapital för att till deras frihamn kunna draga nämnvärdt mer än en transitoaffär, att spekulationsaffärer med stora fasta lager komma att blifva endast undantag, och någon fabrik har ännu ej anmält sig för anläggning inom frihamnen.

För en frihamn på svenska sidan af Öresund finnes, enligt min mening, *till en början* ingen utsigt att få ens transito-affärer *på utlandet*, utan vi få nöja oss med transitotrafiken med utlandets varor till våra kustångare samt med skeppning af vår svenska export. För detta ändamål kräfvess ej mer, än det jag i första hand uppräknat, och målet kan endast nås genom i alla afseenden *billiga omkostnader*, dessa må vara af hvad slag som helst till stat, kommun eller för utfördt arbete. Det är endast genom att underbjuda de befintliga stora frihamnarne i omkostnader för fartyg och last, som vi kunna nå målet, att, oaktadt den något längre vägen, få lika billiga import- och exportfrakter, som der gälla. På den vägen synes mig detta stora mål ej vara omöjligt att nå.

#### Frihamns-komplexet vid Öresund.

Efter dessa yttranden om de olika frihamnarne vid Öresund låt oss kasta en blick på hela vårt komplex och väga det emot dess närmaste grannar, Hamburg och Bremen, samt tänka något på det inbördes förhållandet emellan de hamnar som tillhöra det.

Det är redan tydligt ådagalagdt, att frihamnar utan världstrafik ej kunna hålla sig uppe, ty den mellan-europeiska trafiken tarfvar ej så stora fartyg, att last-delning blir behöflig ens för mellanstora hamnar vid Östersjön. Huru kan nu vårt hamnkomplex mottaga dessa oceanångare i jernförelse med Hamburg och Bremen? Dessa hamnar ligga resp. 110 och 70 kilometer inne i landet och kunna endast vid flodtid, d. v. s. under 6 timmars tid två gånger om dygnet, anlöpas af resp. 18 och 12 fot djupgående fartyg. En vinter utan ishinder i Elbe och Weser har aldrig inträffat, och långt fram på vårarne inträffa vanligen helt oberäkneligt i floderna häftiga isgångar som för flera dagar kunna hindra all seglotion och ej sällan vålla stora förluster. 500,000 mark måste årligen offras endast för att behålla inloppet till Hamburg vid nämnda djup. Ej ett enda oceanskepp kan inlöpa till Hamburg med full last, och till Bremen gå endast små ångbåtar. Begge frihamnarne måste hafva sina ytterhamnar, Cuxhafen och Bremerhafen, och i den senare lossas *alla* varor uti stora pråmar, som föras den c:a 70 kilom. långa vägen till Bremen.

Ingen af våra frihamnar vid Öresund får blifva så grund, att ej fullastade oceanångare der kunna inlöpa; ebb och flod veta vi ej af, och utan att passera någon flod kunna de dygnet om löpa in i våra hamnar. För så stora fartyg kan man med säkerhet påstå att ishinder samtidigt till alla sundets hamnar ej skall inträffa hvart tionde år. Vårt komplex ligger således betydligt öfver i alla dessa

afseenden, och bör detta kunna hjälpa oss till de lägre frakter vi behöfva för det något längre afståndet dit emot till Hamburg.

I alla Öresunds *frihamnar* böra vara enkla, billiga och fullkomligt lika afgifter beräknade efter det tontal, som der lossas eller lastas och ej på hela fartygets tonnage. Detta skulle i hög grad lätta befraktningarna till Öresund och möjliggöra, att lossning i ett par af dess hamnar kunde betraktas vara lika enkelt, som förhalning till en annan docka i utlandet. Detta anser jag också vara enda vägen för att i våra relativt små svenska hamnar *börja* att få se oceanångare. Hafva de en gång *börjat* komma skall nog vår handel och industri växa så, att de allt oftare återvända. Likasom emellan Hamburgs och Bremens uthamnar varorna transporteras uti stora jernpråmar om 300 regt. och deröfver, ja till och med föras emellan hamnarne sjelfva, kunde i många fall en sådan trafik i Öresund förmedla varutransporterna emellan dess hamnar och till ankommande och afgående fartyg i dem. Frakten emellan Bremen och Bremerhafen i dessa pråmar utgör 1 mark pr ton, och vägen är mer än dubbelt så lång som emellan Malmö och Köpenhamn samt går emot en ofta stark ström. Emellan Hamburg och Bremen gäller frakten 4 mark per ton, och vägen är 230 kilom. eller längre än från Malmö till Göteborg. De bolag, som ega oceanångarna, hafva sådana pråmar och förmedla med dem en liflig trafik emellan dessa stora frihamnar, som således stödja hvarandra och lemna oss dermed ett godt exempel på, huru samverkan alstrar storhet.

För att ytterligare peka på samverkan vill jag framhålla, att, då last gifves till dessa platser, oceanångarne lätt kunde anlöpa Stettin samt en uthamn vid Göteborg och i södra Norge hvilka möjligen äfven behöfva några frihamnsfördelar, ehuru de ej kunna tänkas blifva förmedlare af trafik till något utland. Från småhamnarna i sundet flyta Skånes industrialster till, under det att kustångare och jernvägar föra Sveriges exportster till Malmö från Södra och Östra Skåne samt en del af Småland, men till Helsingborg från resten af Skåne och en stor del af Småland, hvarigenom de nu söka draga en ny jernväg Åstorp—Markaryd—Wärnamo—Jönköping och Stockholm — samt en tvärbana öfver Markaryd—Elmhult till Emmaboda — till ångfärjan Helsingborg—Helsingör, hvilken jag förspådde vid ett föredrag i denna förening den 16 Febr. 1889, men som nu färdig ej synes hafva förmått hvarken Malmö samhälle eller stambanan att vakna till att inse sitt sanna framtidsintresse. Bland alla nationer vid Östersjön kan ingen draga den nytta af frihamnar vid Öresund som Sverige. Utan frihamn i Köpenhamn hade en frihamn i Malmö varit ett dödfödt foster, ty den hade ej kunnat skapa en verldstrafik, hvarförutom en frihamn är ett nonsens. I fraktrummet efter Danmarks egen import, men framför allt efter dess stora transiterande import, bjudes Sveriges export en väg ut i verlden. Dermed erhåller ock frihamnen i Köpen-

hamn den export, som danskarne sakna, och hvarförutan deras handel och fraktfart ej kan utvecklas. Köpenhamnarne, så vidt de ej endast äro sangvinici, vänta af sin frihamn en ökad skeppsfart med transiterande (genomgående) befraktningar, samt någon ökning af deras transiterande affärer, hvilka år efter år i hög grad aftagit och endast lemnat plats för genomgående befraktningar, hvilka ej gifva landet mer än arbetslönen för varans omlastning. Sverige väntar af frihamnarne vid Öresund hufvudsakligen en uppblomstrande industri i första hand vid Skånes kust och längs alla de jernvägar jag nyss angifvit, derefter i hela Göteborgsdistriktet och slutligen ända upp i Bottniska viken. Industrien gifver folket arbete, som lemna landet vida mer behållning än äfven den bästa köpmans vinst på en transitoaffär samt är utan jemförelse förmånlig emot en genomgående befraktning. Genom Hamburgs bemedling har i det fattiga Sachsen uppstått maskinfabriker, väfnadsindustri och mången småindustri, t. ex. af sträng- och blåsinstrument, som går ut öfver hela världen. Kan ej vårt fattiga Småland taga exempel deraf, när det öfver Öresund får en exportväg till världens ändar?

#### Slutsats.

Då afsigten med mina ord varit att åstadkomma ett meningsutbyte, har jag jemte den utredning af ämnet, som jag i största korthet sökt att lemna, ej sparat på bestämda påståenden. Motiveringen är för tidens korthet mera antydd än utförd. Min uppfattning är endast buren af egna spekulationer, framvuxna ur hvad jag sett och hört under resor och i utöfningen af mitt yrke; hvad de äro värda tillkommer ej mig att bedöma. Kan mitt uttalande gifva anledning till mångsidiga uttalanden inom en vidsträckt krets bland alla för saken intresserade, har jag nått mitt mål dermed. Jag anhåller att få samla mitt svar på vårt ämne uti följande punkter:

1) Betydelsen af frihamnar vid Öresund ligger ensamt uti att dermed kan åstadkommas ett världstrafikcentrum för Östersjöländerna.

2) Sverige är i denna fråga i första hand solidariskt med Danmark och begge dessa länder i andra hand solidariska med alla Östersjöländerna.

3) För Sveriges industri har tillkomsten af detta trafikcentrum för närvarande större betydelse än någon annan kommersiel fråga.

4) Representanterna för alla hamnar vid Öresund äro de, hvilka uti enig samverkan böra göra sig till bärare för denna idé, som ännu är nästan okänd i större delen af Sverige. De böra göra sig till uppgift att få den upptagen och diskuterad i hvarje hamnstad vid Östersjön.

Äro vi Östersjöns portvaktare är anspråkslöshet häruti ett försummadt fältrop af en insomnad väktare.

5) Det som skall göras, skall göras genast; den 3 Juni 1895 kan det vara för sent.

hem- och export, som hvarjämte sakar och tvänningar deras handt och fiskeri  
 el kan utvecklas. Köpenhamnska så vitt de el endast en sargvinn vidtänkt  
 läsnag en ökad skapad med transitorie (genomsnitt) betäckningar samt  
 någon ökning af deras transitorie störr, vilka är till i hög grad slagt  
 och endast fönnat plats för kommersiella betäckningar, vilka el gylt handt men  
 för arbetstiden förvarns omsättning. Sverige väntar af bilhandarne vid Öresund  
 påvudsakligen en upphöjande industri i första hand vid Skåne kust och längs  
 alla de kystvägar jag nys angifvt de till i hela Östergötlandsriket och slutligen  
 ända upp i Bältiska vänen. Industriell gylt följt arbete som fönnat handt vidt  
 men betydning en fiver den bästa förmans vidt på en transitorie samt så utan  
 jämföras förväntligt emot en ekonomisk betäckning. Om den Hambourgs beack-  
 längdar i det falliga sachsen uppgitt medelstaför västlandsindustri och många  
 småindustrier, ex. el stång och höllstannar, som gylt ut öfver hela verlden  
 Kan el vårt länks smälning laga exempel draga till det öfver Öresund för en  
 export till verlden ända?

De stigit med mina ord varit att totalkommt ett meningstypit; har  
 jag varit den utöfvar af ämnet, som jag i första korthet ökt till förmån  
 spart på beständ påständer. Motiveringen är för lidens korthet men ända  
 en utöf. Min upplätning är endast buren af egen spekulationer, framman för  
 hvad jag sett och hört under resor och i utöfningen af mitt yrke; hvad de äro  
 värda tillkommer el mig till behörs. Kan mitt utöfning gylt anledning till mång-  
 sidiga utståndt inom en vidtsäkt krets bland alla för saken intresserade, har  
 jag till mitt förmod jag anförer att så samta mitt svar på vårt ämne till  
 följande punkter:  
 1) Betydelsen af förmans vid Öresund ligger samant till ett dermed sam-  
 fatkommas ett verdtillkommt för Östergötlandska. Sverige och Danmark och  
 2) Sverige är i denna fråga i första hand solidariskt med Danmark och  
 begge dessa länder i andra hand solidariskt med alla Östergötlandska. Sveriges  
 3) För Sveriges industri har tillkomsten af detta trafikcentrum för när-  
 vande större betydelse än någon annan kommersiell fråga.  
 4) Represenationerna för alla hamnar vid Öresund äro de hvilka utöfna  
 samverkan bäst gör sig till bära för denna idé, som ännu är nästan öfver-  
 större delen af Sverige. De bäst gör sig till uppgift till så den uppgiften och  
 distansad tillverks hämnad vid Östergötlandska. Sveriges och Danmarks  
 5) Äro vi Östergötlands portvaktare är ansvarskäslighet hämnat ett försvarsmakt  
 följop af en frammand väktare.  
 6) Det som skall göras skall göras genast, den 3 Juni 1895 kan det  
 vara för sent.