HELSINGØR og ØRESUNDSTOLDEN 1856.

En paa Kjendsgjerninger grundet Gjendrivelse af flere usandfærdige Beskyldninger imod Helsingör, samt af urigtige Fremstillinger i den engelske Sundtold-Comiteebetænkning.

med

et Udtog af Helsingörs og Sundtoldens Historie; af Byens Forhold til Udlandet, og et Udkast til de Begunstigelser, der ere nödvendige til dens Subsistence ved Sundtoldens Ophör.

Af

Regner L. Ulstrup.

HELSINGØR.
Paa Boghandler J. W. Christensens Forlag.
Trykt hos P. V. Grüner & Co.
1856.

Forhandlingerne om Øresundstoldens Afløsning give Handelsverdenen Stof til mangesidige Betragtninger, og det gjælder at udfinde, hvilken Indflydelse Spørgsmaalets Løsning vil have paa de forskjellige Interesser.

Det er jo naturligt, at naar man er misfornøiet med det Bestaaende, søger man dette forbedret eller opløst, men kun ved Sandhed og Retfærdighed maa Motiverne i Forandringen begrundes.

Stillingen bliver momentan, naar Maalet for vore Bestræbelser søges naaet ad Krogveie ved at omgaae Pligten.

Øresundstolden har i Preussen længe været anseet for uheldvirkende paa Verdenshandelen. Den tydske Presse har ofte i agiterende Artikler angrebet Danmark i denne Anledning. Aarlig fremkomme Klager fra den preussiske Kjøbmandsstand over Sundtoldens Tryk, og Andragender om at opsige den imellem Preussen og Danmark bestaaende Convention af 1846, eller idetmindste om at bevirke en tilfredsstillende Reduction i Toldafgiften paa visse Artikler, paatrænge sig meer og meer.

Det preussiske Handelsministerium har henviist Andragerne til bedre Tider, har erklæret det for ugjørligt at overtage Sundtoldbeløbet for Preussens Vedkommende som Statsbyrde, har udtalt sig for, at naar det passende Øieblik kom, vilde det stræbe efter Spørgsmaalets tilfredsstillende Løsning, og har overhovedet givet omtalte Kjøbmandsskab Svar, der ikke kunne indgyde Handelsstanden nogen Mening om, hvad den preussiske Regjering egentlig vilde foretage med Hensyn til Sundtoldsagen.

De preussiske Kjøbmænd haabede derfor mere af den transatlantiske Indvirken, end af deres egen Regjering.

Americas Optræden i Sundtoldsagen syntes for en Tid at være af en mere gjennemgribende Natur Man talte om, og temmelig paalidelige Efterretninger tydede paa, at preussisk Indflydelse virkede paa den americanske Politik, men at den americanske Regjering, ved nærmere at gaae ind i de virkelige Forhold, af Retfærdighedshensyn har modereret sine Fordringer imod Danmark, saa at den venskabelige Forstaaelse imellem begge Riger forhaabentlig fremdeles vil bestaae.

Ogsaa i Stockholm have Grosserersocietetet og Rhederierne ivret for Sundtoldens Ophør, men vore svenske Venner træde frem som ærlige Opponenter imod en Indretning,

de ønske skal ophøre; de betjene sig ikke af uværdige Midler til Opnaaelsen af deres Hensigt, men have imødekommet Danmarks Forslag om Sundtoldens Afløsning med tilbørlig Velvillie.

Stemningen i England har længe været ugunstig for Sundtoldens Bestaaen.

Allerede i 1841 indgav Kjøbmandskabet i Hull en Motion herover i Parlamentet. Andragsstilleren, Mr. Hutt, fordrede, til Lettelse for den engelske Østersøhandel en tilfredsstillende Revision af Afgiften. Lord Palmerston og Sir Robert Peel understøttede Motionen. En Revidering, hvori engelske, svenske, norske og danske Befuldmægtigede deeltoge, blev udført; en Convention afsluttedes imellem England og Danmark i London den 13. August 1841; imellem Sverrig—Norge og Danmark i Helsingør den 23. August 1841; hvorefter flere Lettelser og en Reduction i Afgiften indrømmedes; men selv med denne Convention syntes i Særdeleshed Handelsstanden i Hull at være utilfreds.

De vedvarende Besværinger over Øresundstolden foranledigede den danske Regjering til i Efteraaret 1855 at indbyde de fremmede Magter til en Congres for at søge en for Alle tilfredsstillende Ordning af Sundtoldspørgsmaalet.

Delegerede fra forskjellige Lande traadte i denne Anledning sammen i Kjøbenhavn i November 1855.

Danmark proponerede Sundtoldens fuldstændige Afløsning ved en Capitalisation.

Moderationen i de danske Forslag blev almindelig anerkjendt af de tilstedeværende Repræsentanter. Forslagene bleve antagne ad referendum til de respective Regjeringer, ratificeredes af Rusland, Sverrig—Norge og Oldenborg, og i Kjøbenhavn blev af disse Magters Regræsentanter en conventionel Protocol undertegnet, hvilken forventes tiltraadt af de andre Regjeringer, da kun Capitaliseringsforslaget ved almindelig Enighed kan udføres.

Omendskjøndt de danske Propositioner enkeltviis have stødt paa Vanskeligheder i Udlandet, synes det dog, som om Stemningen for Capitaliseringsplanen almindeligviis er gunstig, og maa det forudsees, at Øresundstolden om kort Tid vil ophøre at existere.

Adskillige Magter have imidlertid endnu ei tiltraadt de danske Forslag, og derimellem er England mest interesseret i Sundtoldsagen. Det engelske Parlament nedsatte en Comitee for at undersøge Sundtoldens Indvirken paa Landets Handel. Denne Comitee consulerede mange forskjellige Personer, hvilke den ansaae for competente til at afgive Erklæring over Sundtoldspørgsmaalet. Støttet til disse Personers Oplysninger afgav Comiteen sin Betænkning i Juli 1856, hvilken motiverer Sundtoldens skadelige Indflydelse paa den engelske Østersøhandel, og tilraader Antagelsen af det danske Capitaliseringsforslag.

Ved Parlamentets Sammentræden i Februar næstkommende vil formodentlig Comiteebetænkningen blive discuteret, og man maa antage, at den Bestemmelse, den engelske Regjering da tager i denne Sag, vil lede til den endelige Afgjørelse, da de andre Magter sandsynligviis ville følge Englands Exempel.

Man maa erkjende, at den danske Regjering har handlet klogt og retfærdigt mod Udlandet ved at fremkomme med Capitaliseringsforslaget. Uden at krænke sin Værdighed har den viist en Eftergivenhed og et Maadehold i sine Fordringer, der synes almindelig at have fundet Paaskjønnelse, og som vistnok vil tilveiebringe en gavnlig Stemning for Sagens Ordning.

En modsat Virkning ville derimod Sundtoldforhandlingerne have for Helsingør, naar ikke de mange graverende Beskyldninger i Udlandet over Forretningsførelsen i Byen kunne gjendrives.

Forinden man imidlertid skrider til et Forsvar desangaaende, være det sagt: at Meningen med nærværende Skrift paa ingen Maade er at krænke nogen Nationalfølelse. Det er kun de enkelte Individer, der af lav Vindesyge ikke have taget i Betænkning at stille deres Medmennesker i et ufortjent slet Lys, at træde Moralitetens Grundsætninger under Fødder, for at faae en imod deres Interesse bestaaende Institution kuldkastet; det er, som sagt, alene disse Individer, man vil underkaste en streng, men retfærdig Critik.

Man troer at kjende den engelske Regjerings, endeel af den engelske Presses, og den Londonske Sundtoldcomitees gode Villie for Danmark med Hensyn til Capitaliserings-forslaget; man er taknemmelig herfor, og man haaber, at en for Alle tilfredsstillende Ordning af Sundtoldspørgsmaalet ved Enighed og Retfærdighed maa kunne opnaaes. I den Londonske Sundtold-Comiteebetænkning forekommer imidlertid Meget, der berører Manges Ære, som man ikke kan lade være ubesvaret; og beklageligt er det, at en Comitee, der er udvalgt af det engelske Parlament, har kunnet erkjende Competencen af de Mænds Meddelelser, hvorpaa dens Betænkninger støtte sig, og hvorefter et Actstykke er forfattet, der er underkastet Verdens Dom.

Ligesaalidt som de respectable Medlemmer af den engelske Sundtoldcomitee kunne være tjente med, at deres besværlige Arbeide aldeles taber sit Værd ved, at den af dem affattede Betænkning kan bevises at være støttet paa urigtige Meddelelser, saaledes er det en paatrængende Pligt, at imødegaae opdigtede, ærekrænkende Angreb med de sikkre Vaaben, Sandhed og Retfærdighed give os, og naar vi ere i Besiddelse af denne Magt, maa vor Modpart vige, og vor Sag træder frem i sin rette Skikkelse.

Nogle engelske Handelsmænd have ei alene ved deres Meddelelser til den omtalte Comitee forsøgt at give Helsingørerne et slet Renommé, de have ogsaa benyttet Pressen for ved omfangsrige Usandheder at indgyde den offentlige Mening feilagtige Begreber om Omstændighederne ved Sundtolderlæggelsen.

Det er Tidens Fordring aabent og ærligt at træde i Marken for Ven og imod Fjende, og hyldende dette Princip fremlægges imod de engelske Beskyldninger et Forsvar, hvis Forfatter ved nøie at være bekjendt med de factiske Omstændigheder, der knyttes til Sundtoldafgiften, med samvittighedsfuld Overbeviisning har prøvet Forholdene, forinden de udvikles for Offentlighedens Critik.

Idet saaledes den engelske Sundtoldcomitee har erholdt Tilladelse til at offentliggjøre sine paa Kjendsgjerninger grundede Iagttagelser, maa det ikke være Nogen formeent offentlig at refutere den Deel af Comiteebetænkningen, man kan udpege som af Comiteemedlemmerne anseet for Kjendsgjerninger, men som beviisligen ikke er det.

Den engelske Sundtoldcomitee betegner Motiverne for den foreslaaede Afskaffelse af Sundtolden blandt andet i følgende:

1) Skibenes Ophold i Helsingør og de derved opstaaede Udgifter, der ikke staae i noget passende Forhold til de Indtægter, der tilflyde den danske Regjering.

2) Man har overtydet Comiteen om, at det System, hvorefter Skibene clareres i Helsingør

ved Hjelp af Personer, der udelukkende drage Fordeel af dette Slags Forretning, foranlediger mange Udgifter og megen Uleilighed. Capitainerne ere nødsagede til at komme i Land, hvilket de iværksætte enten i egne Baade og med eget Mandskab eller i Baade, der komme ud til dem og betales efter Taxt; Størrelsen af Færgelønnen beroer tildeels paa Veirliget, den kan undertiden stige til 5 £, ja til endnu mere; dog betjene de fleste sig af den sidste Maade for at undgaae de Følger, der kunne opkomme af, at Folkene komme iland. Her træffe Capitainerne sammen med de anførte Agenter, hvoraf der i Helsingør gives henved 50, hvis Provisioner ifølge Vidners Erklæring ere meget betydelige. Agenterne paatage sig Skibets Clarering, betale alle behørige Afgifter i Toldhuset, og erholde for deres Uleilighed et Commissionsgebyhr af 3 %, som de, tilligemed hele Tolden, stille vedkommende Kjøbmand i Regning.

3) Man har ogsaa klaget meget over, at visse Udgifter, der staae i Forbindelse med den egentlige, af den danske Regjering opkrævede Afgift langt overstige Tolden selv, ja endog stundom ere dobbelt saa store, og Comiteen saae endog af en Agents Regninger, at de egentlige Toldafgifter kun beløb sig til en Fjerdedeel af det, som Ladningens Eier havde at betale. Der var nemlig opført forskjellige Poster, saasom: Commission, Expedition, Translation, Stempelpapir o. s. v., og skjønt kun nogle af disse Poster ere grundede i Tractaten, bliver Regningen dog sjelden gjennemseet, og dersom man gjør Indsigelser derimod, er det dog vanskeligt at erholde nogen Godtgjørelse.

Mr. Wilson fra Hull erklærede: „Vi maae tage imod vore Agenters „Regninger, som de ere, og jeg seer ingen Udvei til at hindre dette; dersom vi „gjorde det, maatte vi staae i en uophørlig Correspondance med dem; vi ere „aldeles afhængige af dem.“

Og andre Vidner have erklæret, at den Udgift, der ved Sundtolden paabyrdes den engelske Handel, har beløbet sig til ikke mindre end imellem 200,000 og 300,000 £ om Aaret, medens den danske Regjering, ifølge den meddelte Beretning, kun har hævet 70,000 £.

Det ved disse Extra-Fordringer opstaaede Tab forøges end mere ved den Skade, som følger deraf, at Capitainerne opholdes fra hurtig at vende tilbage til deres Skibe.

Mange af dem faae et Slags Godtgjørelse af Agenterne, for at de, som det hedder, skulle meddele en fuldstændig Oplysning om deres Ladnings rette Værdi, eller for at bevæge dem til atter at henvende sig til samme Agent, men de forledes ogsaa til at udgive deres Penge der i Havnen, og ere udsatte for den Fristelse, som den lette Adgang til billige Spirituosa medfører.

Man har ogsaa ført betydelige Klager over, at Agenterne i Helsingør forlede Capitainerne til at kjøbe unødvendige Forraad.

4) I følgende Fremstilling har Mr. Fleming fra Dundee givet en Oversigt over de skadelige Følger, der flyde af Opholdet ved Helsingør: „De Forhindringer, som „Skibe ere underkastede i Helsingør, hvor de maae blive for at erholde de nød-

„vendige Papirer fra Toldhuset, ere ofte Grunden til mange Ulykker. Er Veiret „godt, bliver Skipperen sædvanlig kun to, tre Timer iland; men hvis Veiret ikke „er godt, kan han ofte blive fem Timer borte, ja stundom endog i længere Tid. „I Foraars- og Efteraarstiden afgiver Rheden kun en meget udsat og usikker Anker-„plads, og ofte indtræffer der da ulykkelige Tilfælde, Sammenstød finde Sted, „Kjettinger springe, Skibene miste deres Ankere, og drive paa Land, ja stundom „forlise de endog, og Mandskabet drukner. Naar et Skib først indtræffer seent om „Eftermiddagen, maa det lægge sig for Anker, og inden Capitainen faaer sin Cla-„rering afgjort, kommer ombord paany, faaer lettet Anker og sat Seil til, er det „blevet mørkt, saa at han ikke kan klare Grundene den Dag, og forsøger han „paa at gaae igjennem det farlige Stræde ved Nattetid, kan det meget ofte hændes, „at han løber Skibet paa Grund; naar han saa maa haye Hjelp til at faae Skibet „flot, vil dette naturligviis foraarsage Eiere og Kjøbmænd en stor Bekostning. „Ofte hænder det, at Vinden dreier sig netop paa samme Tid, som han er i Be-„greb med at afgjøre Clareringen, og det følger nu af Sundets eiendommelige „Beskaffenhed, eller den Cours, han har at tage, af Strømningen og andre Om-„stændigheder, at Skibet derved opholdes en Række af Dage og nu maa ligge for „Anker, hvorimod Seiladsen aldeles ikke var bleven afbrudt, dersom man ikke „havde behøvet at standse. Naar Capitainen gaaer iland i Helsingør, giver han „sine Papirer til den Agent, der besørger dem clarerede for ham i Toldhuset. „Der gives mange Agenter paa Pladsen, og Capitainen bruger da den, han finder „for godt, med mindre han har særegne Instructioner af Rhederen eller Den, der „fragtede Skibet, som forpligte ham til at sætte sig i Forbindelse med en bestemt „Agent. Ved hver Reise tilstaaer Agenten i Helsingør Eieren, Befragteren eller „Capitainen en Godtgjørelse af 20 til 30 sh., efter Overeenskomst, ligesom Capi-„tainen erholder et halvt Dusin Flasker Viin eller et tilsvarende Beløb i Penge „eller Thee, eller endelig, naar det er et nyt Skib, en Punchebolle af Porcellain. „Er Veiret smukt, kan Capitainen gaae iland i sin egen Jolle, men i haardt Veir „er han nødt til at betjene sig af en Færgebaad, der efter Veirligets Tilstand „betales med 1 til 3 Guineer. Desuden gives der endnu en anden Omstændighed, „der næsten altid gjør det uundgaaeligt nødvendigt at bruge Færgebaade, nemlig „Faren for, at Baadsmandskabet i den Tid, Skibsføreren er fraværende for at cla-„rere, aldeles beruser sig.“

„Thi Folkene faae god Leilighed til at erholde Spirituosa, medens de ere „iland, og man gjør derfor klogest i at lade Mandskabet blive ombord. Der gives „ogsaa et andet Slags Baade, saakaldte Handelsbaade, som komme fra Kysten for „at kjøbe gammelt Tougværk, Been og andet deslige, der findes ombord i Skibet; „man har endog havt Exempler paa, at en Deel af Ladningen paa denne Maade „er bleven solgt; disse Baade medføre desuden Brændeviin, Tobak o. s. v., som „lettere afsættes i Capitainens Fraværelse. Hver Agent i Helsingør har i Almin-„delighed et heelt Forraad til at forsyne de Skibe, der clarere igjennem ham; „men hans Priser ere sædvanlig 10 % høiere, end hvad der fordres i Boutikerne.

„Naar nu Beløbet for Skibets Clarering og Forsyning skal afgjøres, giver Capi-„tainen en Vexel eller Anviisning paa Rhederen, betalbar efter een til tre Maa-„neder, som Agenten i Helsingør sender til sin Correspondent i England, og denne „incasserer nu Pengene, idet han for sin Uleilighed beregner sig en Provision af 2 „til 5 % af Beløbet, hvilket altsaa forvolder en ny Udgift. Naar et Skib skal „clarere om Søndagen, maa der endvidere gives en Extrabetaling af 5 sh., og „gaaer et Skib forbi uden at standse for at clarere, medfører det en Mulct, som „allerede tidligere er omtalt."

En paa Kjendsgjerninger grundet Gjendrivelse af de foranførte Klager følger herved paragraphviis:

1) Sundets eiendommelige Beskaffenhed vil, enten Sundtolden bestaaer eller ikke, stedse medføre nødvendige Omkostninger og Ophold for Skibsfarten. Det tragtformige, smalle Stræde med dets farlige Grunde og overordentlige Strømtilløb, de i disse Farvande sig hyppig indfindende Storme, ere Omstændigheder i Naturen, der visselig vanskeliggjøre Seiladsen til og fra Østersøen. Ulemperne derved ere imidlertid først fremtrædende, naar en langvarig Modvind, som saa ofte er Tilfældet, samler en betydelig Mængde Skibe i Sundet, hvor da de forskjellige Strømsætninger nødsage disse til at ankre i Farvandet Nord for Kronborg eller paa Helsingørs Rhed.

De under saadanne Tilfælde opstaaende Collisioner kunne paa ingen Maade tilregnes Sundtolderlæggelsen; Ulemperne ville fremdeles forekomme, med mindre Kunsten bragtes saavidt, at en Omforming af Farvandet kunde bevirkes.

Klagerne i England over Opholdet for Skibene i Øresund kunne endvidere ikke berøre Sundtolderlæggelsen, naar man tager Hensyn til de Indrømmelser, den danske Regjering i 1841 gav Skibsfarten. Skibene kunne nemlig, Syd fra kommende, med gunstig Vind, uden at standse her paa Rheden, uopholdelig fortsætte Reisen, imod at de til Sundclareringen fornødne Documenter enten pr. Færgebaad ilandsendes eller pr. Post tilsendes Skibsclarererne hersteds, der da besørge Expeditionen ved Øresunds Toldkammer.

Ogsaa til de danske Havne kunne nordfra kommende Skibe passere Sundet, uden at de behøve at ankre ved Helsingør, imod at der forholdes med Skibspapirerne som ovenanført, men de fremmede Quarantaineforhold ere vel Aarsag i, at Skibe, bestemte til andre østersøiske Havne, maae medbringe Øresundspas, uden hvilket Document intet Skib, fornemmelig i Rusland, hidindtil er blevet tilstedet Adgang til de respective Havne.

For at de til sidstnævnte Havne bestemte Skibe intet betydeligt Ophold skulle vederfares ved Sundclareringen, er det vedtaget, at Pas in blanco skulle udfærdiges til disse Skibe, hvorefter de ikke behøve at afvente Clareringen, men kunne ufortøvet seile videre, imod at deres herværende Agenter berigtige Afgiften, hvortil disse stedse med Beredvillighed have virket i Faveur af Skibs- og Ladningseierne, omendskjøndt derved ofte Tab ere opstaaede og en temmelig betydelig

Risico for Agenterne ofte var tilstede ved Incassationen af de mange forskjellige Toldposter.

En Forandring i Udlandets Quarantaineforhold vilde udentvivl bevirke Ophævelsen af Skibenes Standsning i Øresund i udstrakt Retning, og derfor kan det nu stedfindende Ophold ingenlunde ganske tilregnes Sundtolden.

2) Det System, hvorefter Skibene clareres i Helsingør, kan vel taale den Forbedring, at de Personer, der udelukkende befatte sig med disse Forretninger, kunne blive befriede for de mange Anmasselser, engelske Skibsmæglere bebyrde dem med, og hvorved i Særdeleshed Skibsafgifterne i Øresund forøges. De paagjeldende engelske Skibsmæglere, over hvilke man er i Besiddelse af et langt Navneregister, adressere ei alene engelske, men alle Nationers Skibe, til den Agent her i Byen, der vil give dem den største Pengegodtgjørelse.

De stipulere i Certepatierne en betydelig Mulct for Overtrædelsen af Adresseringsforpligtelsen i Øresund, og berøve Capitainen den Frihed over Skibet, der billigviis tilkommer ham som dets Fører.

Capitainerne forhindres i at henvende dem til den Agent der beregner dem den laveste Expedition, og den, til hvem Skibet er adresseret, er naturligviis nødsaget til, naar han ikke vil lide Tab ved Forretningen, at belaste Skibet det Beløb, han maa afstaae til Befragteren.

De Godtgjørelser, Agenterne i Helsingør maae yde Befragterne i England, variere fra 10 til 30 sh. Sterl. pr. Skib, og med den Masse Befragtninger, England effectuerer paa Østersøen, tilflyder engelske Undersaatter paa denne Maade ingen ubetydelig aarlig Summa.

Og hvorledes handle mange engelske Skibsmæglere for at tilvende sig disse Fordele?

De benytte sig af Capitainernes Ukjendskab til Sproget og indføre uden disses Vidende Adresseringsforpligtelsen i Certepartierne.

Ved Ankomsten i Sundet henvender Capitainen sig til den Agent, der sædvanlig her expederer ham, og hænder det sig da undertiden, at Modtageren af Ladningen paa Bestemmelsesstedet decorterer Capitainens Fragt den Mulct, der i Forbindelse med den helsingørske Adresseringsforpligtelse er fastsat i Certepartiet, hvorved selvfølgelig dobbelte Fordele tilflyde Befragteren, da Mulcten sædvanlig er **5 à 10 £.**

Det er urigtigt at beskylde de helsingørske Agenter for at opholde Capitainerne mere end nødvendigt, thi ei alene varetage de Rhedernes og Ladningseiernes Interesse paa bedste Maade, men de paaskynde netop Skibenes Expedition, og saasnart denne af Øresunds Toldkammer er effectueret, gives uopholdelig Papirerne til Capitainerne.

Der findes vistnok ikke nogen Skibsfører, der med Sandhed kan bevidne at de helsingørske Spediteurer, naar Vinden har været gunstig, have opholdt ham over den til Expeditionen ved Toldkammeret nødvendige Tid, og mange Capitainer ville derimod tilstaae, at deres Commissionairer i Helsingør, naar Clareringen varer

længere end sædvanlig, paaminde vedkommende Embedsmænd paa Øresunds Toldkammer desangaaende, og tragte efter hurtig at faae Capitainen ombord i sit Skib.

Naar Sundtold-Comiteens Klager dernæst berøre Omstændighederne ved Landgangen og anfører, at Færgelønnen undertiden stiger til 5 £, ja til endnu mere (den engelske Presse anfører fra 3 til 5 £), men at ikke destomindre de fleste Skibsførere betjene sig af Færgelauget for at komme iland i Helsingør, da er det ubegribeligt, hvorledes Comiteen kan være bleven overtydet om Rigtigheden af denne Paastand, der i Virkeligheden er aldeles falsk.

I Aaret 1853 passerede det største Antal, nemlig 21,586 Skibe, Øresund, og for at vise Upartiskheden i Fremstillingen, vil man basere sine Beregninger paa nævnte Aar.

Ifølge den af den Kongelig danske Generalpostdirection autoriserede Færgelaugsprotocol ere i Aaret 1853 5,830 taxtmæssige Færgelaugstoure blevne udførte, altsaa omtrent $^1/_4$ Deel af de passerede Skibes Antal, og disse Toure stilles i følgende Orden:

Baadhyre for Capitainerne.

2739	Toure à 7 Rdlr.	. . . .	19173	Rdlr.
296	do. - 9 —	. . . .	2664	—
1425	do. -10 —	. . . .	14250	—
485	do. -12 —	. . . .	5820	—
192	do. -13 —	. . . .	2493	—
66	do. -15 —	. . . .	990	—
13	do. -16 —	. . . .	208	—
2	do. -19 —	. . . .	38	—
5218	Toure.		45639	Rdlr.

Baadhyre for Skibsdocumenter.

251	Toure à $3^1/_2$ Rdlr.	. . . .	878 Rdlr.	48 ß.
30	do. - $4^1/_2$ —	. . . .	135 —	„ -
269	do. - 5 —	. . . .	1345 —	„ -
1	do. - $5^1/_2$ —	. . . .	5 —	48 -
42	do. - 6 —	. . . .	252 —	„ -
19	do. - $7^1/_2$ —	. . . .	142 —	48 -
5830	Toure à 8 Rdlr. 29 ß R. M.		48397 Rdlr.	48 ß.

Den Baadhyre, der staaer i middelbar Forbindelse med Øresundstolden, har altsaa i det betydeligste Skibsfartsaar varieret fra $3^1/_2$ Rdlr. eller, naar et £ beregnes efter 9 Rdlr., fra 7 Shilling $9^1/_3$ Pence til **19 Rdlr.** eller **2 £ 2 sh.** $2^2/_3$ ₰, men af det Foranførte fremgaaer, at den høiere Baadhyretaxt er bleven erlagt af meget faa Skibsførere, og at Middeltallet for Baadhyren af de 5830 Toure, der ere udførte i 1853 udgjør 8 Rd. 29 ß eller 17 Shilling $9^1/_3$ ₰ pr. Tour.

Der er ikke en eneste Skibsfører, der har betalt 5 £ eller derover i Baadhyre i det nævnte Aar, og kun 2 maximum 2 £ 2 sh. $4^2/_3$ ₰.

Foruden den anførte taxtmæssige Baadhyre, der angaaer Sundtold-Afgiften, udfører Helsingørs Færgelaug andre Toure, nemlig ved at føre Gods iland eller ud til Skibene, hvorved Lauget har en mindre Fortjeneste, der imidlertid aldeles ikke kan komme i Berørelse med Sundtolden.

Under heftige Storme, naar Skibet er i Fare og en øieblikkelig Hjelp udfordres, kan her, som overalt i Verden, en efter Omstændighederne passende Betaling tilfalde de Mænd, der vove Liv og Gods for at frelse det i Nød værende Skib.

Naar derfor en meget sjelden Gang en Extra-Afgift ved saadanne Leiligheder kunde komme Helsingørs Færgelaug tilgode, da udelukkes denne fra den taxtmæssige Beregning, thi den kan umulig staae i Forbindelse med Sundtolden, men berører Skibets, Ladningseiernes og Assurandeurernes Interesse.

Helsingørs Færgelaug har 61 Interessenter; Lauget eier for Tiden 84 større og mindre Baade, hvoraf de større ere meget kostbare og bygges ikke under 8 à 900 Rdlr. Rigsmynt pr. Stk. Foruden den bekostelige Vedligeholdelse af disse Baade maa Lauget tillige holde mange Tjenestefolk, og naar de aarlige Udgifter derfor fradrages Fortjenesten, bliver Netto-Gevinsten for hver enkelt Færgemand netop tilstrækkelig til et tarveligt Udkomme.

3) Der klages over, at visse Udgifter, der staae i Forbindelse med den egentlige af den danske Regjering opkrævede Afgift, langt overstige Tolden selv, endog stundom ere dobbelt saa store, ja Comiteen skal af en Agents Regninger have seet, at de egentlige Toldafgifter kun beløb sig til en Fjerdedeel af det, som Ladningseierne havde at betale.

Disse Beskyldninger ere saa fremtrædende, at man høiligen maa undres over, at Comiteen ikke har offentliggjort de Beviser, hvorpaa den begrunder sin Meddelelse. Den høieste Commission nogen respectabel Agent i Helsingør beregner sig for sin Uleilighed er 3 % af den virkelige Toldafgifts Beløb, og at derfor Regninger som de anmeldte ere forekomne, synes saa gaadefuldt, at man maa antage Angivelserne hidrørende fra Misforstaaelse.

Det er en Selvfølge, at under Tilfælde, hvor Bodmeri er givet, en høiere Præmie kan være stipuleret, men saadanne Tilfælde indtræde saa sjeldent, at de aldeles ikke kunne være Basis for en reel Beregning.

Foruden den virkelige Sundtold af Varerne, føres Ladningseierne den omtalte Commission og ubetydelig Porto i Regning. De anseteste Clareringshuse her i Byen vide ikke, at Poster som Expedition, Translation, Stempelpapir m. m. nogensinde ere blevne belastede Ladningseierne i Sundtoldregningerne. Slige Poster forekomme i Havariregninger, her som paa andre Steder, de kunne ogsaa i flere Tilfælde findes i Skibsregningerne, men ere Sundtolden uvedkommende, og skulde derfor virkelig en Agent have forkastet Respectabilitetens Grundsætninger, da lad ham stilles for Lyset, at ikke Pluraliteten skal lide ved den Enkeltes Handlemaade.

Comiteen anfører endvidere, at Vidner have erklæret, at den Udgift, der ved Sundtolden paabyrdes den engelske Handel, har beløbet sig til ikke mindre end

imellem 200,000 og 300,000 £ om Aaret, medens den danske Regjering ifølge den meddelte Beretning kun har hævet 70,000 £, og at det ved disse Extrafordringer opstaaede Tab forøges end mere ved den Skade, som følger deraf, at Capitainerne afholdes fra hurtig at vende tilbage til deres Skibe.

Ved et Overblik af disse Beløb maae Alle, der kjende Forholdene, jo være overtydede om Angivelsernes Falskhed, og er det derfor utilgiveligt, at Comiteen, uden at prøve disse Forhold, ubetinget har skjenket Angiverne Tillid, og fremført deres Beregningsmaade som grundede Beviser.

En General-Oversigt over Øresundstolden, Belttolden og alle hermed i Forbindelse staaende Udgifter, beregnet efter forannævnte Aar 1853, følger herved:

I Aaret 1853 tilfaldt:

Den danske Statskasse.

Øresundstold m. m.	2,059,000	Rdlr.
Belttolden	22,000	—
Fyrafgiften	161,350	—
Fattigespenge	6,180	—
Mulcter	5,500	—
Brutto tilsammen	2,254,030	Rdlr.

Private.

Commission*) af den samlede Øresundstold, 2,059,000 Rdlr., incl. Porto m. m., 3 % . . .	31,770	Rd.		
Expedition**) af 21,586 Fartøier à 10 Rdlr.	215,860	—		
Baadhyre ifølge foranførte Beregning	48,398	—		
Extra-Tillæg***)	100,000	—		
			396,028	—
Total-Indtægt			2,650,058	Rdlr.

*) Commissionen af Sundtolden varierer fra 1½ til 3 pCt. og mange selvclarerende Skibe erlægge for deres Ladninger ingen Commission, saa at Middeltallet ved Beregningen høist turde være 2 pCt., men for at vise Upartiskheden i Angivelserne er Commissionen anført, som ovennævnt, til 3 pCt.

**) Expeditionen beregnes efter Læstedrægtigheden fra 2 til 24 Rdlr. pr. Fartøi, dog forekommer den høieste Expedition meget sjelden, og da inclusive den Godtgjørelse, der tilfalder fremmede Handelsmænd og Mæglere. I Betragtning af, at mange Skippere ingen Agenter benytte i Helsingør, men selv clarere og betale deres Afgifter paa Toldkammeret, kan Middeltallet for Expeditionen af ethvert enkelt Fartøi, der clarerer, høiest beregnes til 10 Rdlr.

***) Extra-Tillægget er anført for ydermere at normere Indtægten upartisk.

Foruden Afgiften til den danske Statskasse er altsaa et Tillæg af omtrent $1/6$ Deel af Toldafgiftens Beløb bleven Handelen og Skibsfarten belastet, og vil der i det Paafølgende blive oplyst, om ikke tilstrækkeligt Æqvivalent haves for disse Extra-Afgifter.

Eftersom det factisk vil kunne bevises, at de i Forbindelse med Øresundstolden staaende Udgifter paa ingen Maade kunne overstige den her fremførte Calculation, er det i høi Grad paafaldende, at man i England kan anføre disse Udgifter at være 3 à 4 Gange høiere end selve Tolden, hvilket er 8 Gange for meget.

Den engelske Opfindsomhed er visselig stor, og man fristes til at formode, at den nu har indført et tidligere i Verden ukjendt Beregningssystem.

Det vil imidlertid vise sig, om Opfindsomheden denne Gang holder sin Prøve.

En Fæstning, den være nok saa stærk, kan i vore Tider indtages med Storm, ved storartede Bombardementer, men endnu har man ikke hørt, at et Bombardement med Usandheder har havt gavnlige Følger for Angriberne.

Endvidere maa bemærkes, at ikke Agenterne i Helsingør, som af Comiteen anført, men derimod Øresunds Toldkammer, tilstaaer Capitainerne en Godtgjørelse af 4 % af Sundtoldens Beløb for Oplysninger om Ladningens rette Værdi og Beskaffenhed; derimod erholder endeel Capitainer, der gjentagende betjene sig af den samme Agent, her ligesom paa andre Steder, en efter Omstændighederne passende Present.

Klagerne over, at Agenterne i Helsingør forlede Capitainerne til at kjøbe unødvendige Forraad, ere ligeledes grundløse, og fortjener den Capitain, der saaledes lader sig forlede, ikke at være Skibsfører, thi slige Fristelser forekomme overalt i Verden.

4) Besvarelsen af Hr. Flemings Fremstilling kan tildeels søges i det Foregaaende.

En Overdrivelse af Ulemperne ved Tolderlæggelsen i Helsingør er ogsaa her fremtrædende.

Som i § 1 anført ere Farerne for Skibsfarten i Øresund kun tilstede, naar længestaaende Modvinde samle en stor Mængde Skibe Nord eller Syd for Kronborg i den smalle Passage. Ofte kunne da flere hundrede til Ankers liggende Fartøier spærre Farvandet for de med gunstig Vind kommende Skibe, og skee Collisionerne da for det meste ved, at de under Opseiling værende Fartøier paaseile de til Ankers liggende, og disse Omstændigheder bevirkes jo ikke ved Standsningen for Tolderlæggelsen, men ville fremdeles indtræde ved Sundtoldens Ophør.

Forøvrigt har den danske Regjering ved at stille 2de Bugseringsdampskibe til Skibsfartens Disposition og ved at indsætte 2de Corporationer som Færgefolkene og Lodsene, ikke ringe bidraget til at formindske Farerne for Seiladsen i Øresund.

Den Assistance, her ydes Sømanden, kan nok sammenlignes med de bedst renommerede Pladse i Verden, og det viser sig ogsaa, at efter Farvandets Beskaffenhed, i Betragtning af den overordentlig betydelige Skibsfart, forekomme her forholdsviis langt færre Søulykker end paa andre Steder, og meget sjeldent hænder det sig, at Skibe forlise paa den danske Kyst i Sundet, og at Mandskabet drukner.

Af det store Antal Skibe, der i 1853 passerede Øresund, forekom her kun 57 Havari-Tilfælde, og iblandt disse ere over to Trediedele opstaaede ved Søuheld paa Reiser hertil.

De forskjellige Søforklaringer, engelske Assurandeurer ere i Besiddelse af, kunne bedst vidne for Rigtigheden af det her Fremførte.

Hr. Flemings Bemærkning om de Godtgjørelser, Agenterne i Helsingør tilstaae Eiere, Befragtere eller Capitainerne, er alt i § 2 tildeels besvaret, kun maa endnu dertil anføres, at denne Udgift ikke berører Handelen og Skibsfarten i Almindelighed, men kun den Deel, der lader sig paavirke af de engelske Skibsmægleres Indflydelse.

Det er vel sandt, at her, som i de fleste Søstæder, findes iblandt andre Artikler, ogsaa Spirituosa til Forhandling, og at saaledes Skibsfolkene kunne faae Anledning til at beruse sig, naar de ere i Besiddelse af Penge. Det er ingen let Sag at afværge de Excesser, en raa, udannet Menneskeclasse frembringer, men erkjendes maa det, hvad der er vitterligt for alle Nationer, at de simple engelske Sømænd, fremfor Andre, kun alt for ofte hengive sig til Nydelsen af berusende Drikke, og ved deres fremfusende, uopdragne Adfærd foraarsage mange Ubehageligheder.

Det er kun en sjelden Gang, at her i Helsingør Optrin og Uordener forekomme ved andre Nationers Søfolk, men derimod hænder det sig ofte, at scandaleuse Scener forefalde med engelske Matroser.

Hr. Fleming kan saaledes have Ret i, at den Slags Mennesker bør afholdes fra at komme iland, hvad man ogsaa i Helsingør helst ønsker.

At Baade, som Hr. Fleming benævner for Handelsbaade, komme fra Kysten ud til Fartøierne, og drive en ulovlig, ja efter hans Beskrivelse strafværdig, Trafik er Forfatteren af nærværende Skrift ubekjendt med, men Factum er det, at saadanne Baade ikke eies af eller udgaae fra Handelsstanden i Helsingør, eller at denne Stand i nogen Henseende er impliceret i en Trafik, der fortjener criminel Forfølgelse.

De danske Love omfatte Retfærdighed, de beskytte saavel Udlændingen som Landets Børn, og skulde slig brødefulde Adfærd som den ovennævnte virkelig være forekommet, da er vort Politi for aarvaagent til, at en Gjentagelse heraf kunde lykkes.

Ikke enhver Agent i Helsingør forsyner de Capitainer, der clarere hos ham, med Varer, og de, der ere i Besiddelse af Forraad til Skibenes Forsyning, levere sædvanligt Varerne til Stedets gangbare Priis efter Qualiteten. Der kan saaledes i Virkeligheden ogsaa paa enkelte Artikler efter deres Godhed differere circa 10 % i Priserne, men ikke beregnes Skibsførerne for en og den samme Varesort af lige Godhed 10 % høiere af Agenterne end i Boutikerne.

Det forholder sig rigtigt, at Beløbet for Skibets Clarering og Forsyning afgjøres med 1 à 3 Maaneders Vexler eller Anviisninger paa Rhederen, men ukjendt er det i Handelsverdenen, at Ihændehaveren eller Incassator beregner Trasatus en Provision af 2 til 5 % af Beløbet. Trassatus har kun at betale Vexlens paalydende Summa, og Incassator i England belaster da de herværende Agenter

den samme Commission, som almindelig er Coutume, nemlig 1 % paa London, 1½ % paa England og 2 % paa Skotland.

Den foranførte Refutation af den Deel i den Londonske Sundtold-Comiteebetænkning, der vedgaaer private Forhold, er nu fremsat til Bedømmelse af enhver ærekjær, rettænkende Nation; man imødeseer gjerne en offentlig Critik heraf, thi man gaaer ud fra den Forudsætning, at Sandheden begrunder Retten, og at Retten er et sikkert Værn i den civiliserede Verden imod anmassende Angreb og opdigtede Beskyldninger.

I den Londonske Sundtold-Comiteebetænkning findes Meget, der berører den danske Regjering, hvilket det ikke tilkommer Private at refutere; man anseer det derimod for sin pligtskyldige Opgave; nøie at drøfte de Omstændigheder, der forene Øresundstolden med Helsingør og Helsingør med Udlandet.

Helsingørs Oprindelse maa søges i Oldtiden; og under Omstændigheder, da der forestaaer Byen en betydningsfuld Crisis, vil Helsingørs Historie, der efter Forlydende udarbeides af vor dygtige Historiograph, Hr. Conferentsraad, Geheimearchivarius Wegener, med almindelig Interesse blive modtaget af et større Publicum.

Hensigten med den paafølgende Fremstilling er at oplyse Enhver, som maatte interessere sig for Helsingør, om de særegne Forhold, der knytte sig til Byens Velværen, for derved at give vore Medborgere et rigtigt Begreb om, hvilket overordentligt Tab, der forestaaer Helsingør, og de nødvendige Forholdsregler, der bør tages for at opretholde Byen som Sø- og Handelsstad.

Man maa derfor gaae tilbage i Tiden og ved de historiske Skrifter, der ansees for paalidelige, paa bedste Maade søge at samle de Oplysninger, der kunne begrunde Fremstillingen, hvilket skeer i Haabet om, at Læserne skaansomt ville bedømme Ufuldstændighederne deri, da Forfatteren ikke er i Besiddelse af de Midler, der udfordres til en nøiagtig Udvikling af Omstændighederne, og tillige, med Ønsket om at nærværende Skrift hurtig skulde komme iblandt Publicum, ikke har kunnet anvende den behørige Omhyggelighed ved dets Udarbeidelse.

Det nuværende Helsingør, i Fortiden benævnt Haleyre (af en islandsk Forfatter; Suhms Danmarks Historie, III. 427), Krogen, Ørekrog, Helsinga, Helsingum, Helsingorum (efter Saxo Grammaticus), var alt i det tiende Aarhundrede en bekjendt Markedsplads, der besøgtes af mange Fremmede. Saaledes fortælles, at omtrent Anno 997 reiste den norske Jarl Sigvald til Danmark for at overvære Markedet i Haleyre.

Den fornemste Erhvervskilde for Beboerne var i Oldtiden Sildefiskeriet i Sundet, og, omendskjøndt denne Fisk alt i det femtende Aarhundrede meer og meer forlod de danske Farvande, var Sildefiskeriet i Øresund dog endnu i Aaret 1415 saa rigt, at man efter Historiens Meddelelser godt kan sammenligne den daværende danske, med den nuværende norske Sildefangst.

De af Kong Valdemar den Anden i Begyndelsen af det trettende Aarhundrede Lübeckerne indrømmede Handelsfriheder og Rettigheder i Øresund, ifølge hvilke der tilstededes disse Fremmede lige Ret med de danske Undersaatter til Handel og Fiskeri ved

Skaanes Kyster, virkede fordærveligt paa de danske Byers Udvikling og hæmmede ogsaa Helsingørs Opkomst. Senere tiltrodsede de nævnte Fremmede sig nye Fordele, idet Kong Valdemar 1371, eller sandsynligere 1372, blandt andet maatte indrømme dem Toldfrihed i Øresund i 15 Aar.

Anno 1311 og 1372 afbrændtes Helsingør af Hanseaterne, men de historiske Beskrivelser give ingen Oplysning om Byens Størrelse paa den Tid.

Vi see altsaa Sundtolden benævnt i det 14de Aarhundrede, men den maa rimeligviis være langt ældre, da et Document fra 1328 omtaler Belttolden, som da sandsynligen længe havde existeret.

Flere af de danske Konger have særligen skjenket Stedet, hvor Helsingør nu ligger, Opmærksomhed, men først langt hen i Tiden kan den nævnes som en Stad af Vigtighed. Det er høist tvivlsomt, hvad flere af vore Historieskrivere troe, at Helsingør alt i det fjortende Aarhundrede var en anseelig By, hvilket det Paafølgende vil vise.

Alt meget langt tilbage i Tiden fandtes befæstede Steder ved Helsingør, formodentlig til Forsvar imod Sørøvere, eller til Beskyttelse af Tolden.

Det første af disse, Slottet Flynderborg, der i Begyndelsen af det 15de Aarhundrede endnu var til i en forældet og forfalden Tilstand, laa Syd for Byen, der hvor vi nu see Ankersmedbakkerne, og hvor Terrainet tydelig viser os Fæstningens Grændser, hvis hele Omfang omtrent vil kunne have udgjort saameget som en Fjerdedeel af den Plads, Kronborgs Fæstningsværker omslutte. Flynderborg optog altsaa et indskrænket Rum, og da Anno 1288 og 1289 Marsk Stigs Tilhængere huserede paa Sjælland, plyndrede og afbrændte de Byen, og tyede da alle Indvaanerne til det befæstede Flynderborg, der optog dem. Man kan heraf slutte sig til, at Folkemængden dengang ikke har været stor i Byen, thi under en Feide som den Tids, maatte en større Garnison være tilstede i Fæstningen, der altsaa ikke tillige har kunnet tage imod et betydeligt Antal Mennesker.

Rimeligt er det, at Helsingør, i det Tidsrum her omtales, mest var beboet af Sømænd og Fiskere, hvis Boliger bestode af Træ- eller Leerhuse, hvoraf hver Familie havde sit eget, saaledes som i gamle Dage almindelig var Brug.

Det er imidlertid historisk vist, at Stedet blev benyttet til flere geistlige Stiftelser. Saaledes oprettedes (1242) under Erik Plougpennings Regjering Sortebrødre- eller Dominicanerklosteret, hvoraf nuværende St. Mariæ Kirke, Præsteboligen, Hospitalet, Friskolen m. m. ere Levninger. St. Annæ, St. Nicolai og nogle Franciscanerklostere, hvilke, saavidt vides, optoge den største Deel af nuværende Steengade, endeel af St. Annegade og nogle dertil stødende Stræder, synes at stamme fra en endnu tidligere Periode, hvorimod et Carmeliter-Kloster opførtes 1430 udenfor Byen, omtrent hvor Marienlyst nu ligger, hvilke Stiftelser ved Reformationens Indførelse nedlagdes, og Bygningerne anvendtes tildeels til private Foretagender.

Den betydelige Plads, alle disse Stiftelser optoge, maa end mere begrunde Ideen om, at den øvrige Befolkning i Byen den Tid var ringe.

Flynderborgs Tilintetgjørelse maa være foregaaet i Tidsrummet fra 1419 til 1423, hvorom dog ingen bestemt Kundskab haves, men historisk er det, at Kong Erik af Pom-

meren istedetfor Flynderborg opførte Krogen eller Ørekrog Slot, der fuldførtes 1425, og hvis Befæstning dannede en Skandse til Beskyttelse for Tolden i Øresund.

Fra denne Konges Regjeringstid maa man egentlig begrunde Helsingørs Opkomst. Erik af Pommeren gav nemlig Byen Kjøbstadsret, tildelte den Anno 1415 nogle Privilegier, hvorefter der lovedes Enhver, der vilde opføre Steenhuse i Byen, Skattefrihed i 10 Aar. Disse Rettigheder udvidedes i 1426; Indvaanerne begunstigedes med vigtige Handelsfriheder: det tillodes dem uden at svare nogen Told at reise til og fra de fremmede Markeder. Fri Ildebrændsel blev dem anviist fra de i Nærheden liggende Skove, og disse Omstændigheder maatte naturligviis virke gavnligt paa Byens Udvikling. Ved Christoffer af Baierns Thronbestigelse 1440 udstedtes et Patent paa yderligere Privilegier for Helsingør, hvoraf kan sees, at Indvaanernes Antal betydeligt tiltog. Enhver Fremmed var det tilladt at nedsætte sig i Byen, imod at der ved hans Død skulde tilfalde Kongen og Byen en Tiendedeel af hans Efterladenskaber til lige Deling (see Boesens Beskrivelse over Helsingør, S. 198—199.)

De af Erik af Pommeren og Christoffer af Baiern Helsingør tildelte Privilegier bleve deels bekræftede, deels udvidede af de paafølgende Konger.

Hvad der i Særdeleshed bidrog til at henlede Regjeringens Opmærksomhed paa Stedet, var **Øresundstolden.**

Den Høihedsret, de danske Konger alt høit oppe i Tiden havde erhvervet over de Riget omgivende Vande, tilstedede dem væsentlige Indtægter i Sundet og de andre Stræder. Ethvert Skib maatte standse, underkastes en streng Visitation og betale Told af alle de Varer, det havde inde. Øresund, som det mest befærdede af de danske Farvande, er smallest imellem Helsingør og Helsingborg, selvfølgelig var her Stedet til bedst at kunne controllere Passagen, og ligesom de danske Konger benyttede de Fordele, Naturen her havde forenet, til at sikkre sig den væsentlige Indtægt, Sundtolden gav dem, saaledes kunde de ogsaa indsee, at Helsingør nødvendigviis maatte reises til en Handelsstad, der nøie kunde forenes med de Interesser, der stode i Forbindelse med Sundtolden. Intet Under derfor, at de omtalte Privilegier kom Byen tilgode. Det var en naturlig Følge af Omstændighederne, at Helsingør maatte blive en vigtig By for Handelen og Skibsfarten, og de særegne Forhold, der knyttede sig til Stedet, aabnede Erhvervskilder, der efterhaanden som Skibsfarten tiltog, krævede større Arbeidskraft, hvisaarsag man ogsaa vil blive overbeviist om, ved nøie at undersøge Helsingørs Udvikling, at Byen i Folkemængde er tiltaget i samme Forhold som Skibsfarten i Øresund.

Allerede under Christoffer af Baierns Regjering i det femtende Aarhundrede forekom Klager over den vilkaarlige Maade, Tolden opkrævedes paa. Denne Konge forøgede nemlig Afgiften, hvorover det dengang mægtige Lübeck i Særdeleshed besværede sig.

Det synes, som om der i nævnte Tidspunct aldeles ingen Norm var fastsat for Tolderlæggelsen, og at en saadan først længere hen i Tiden indførtes af den udmærkede danske Statsmand Peter Oxe.

Det er ikke bekjendt, at der under Kong Christian den Førstes Regjering er foregaaet nogen Forandring med Sundtolden, derimod fremtræder den omfangsrig under de paafølgende Regjeringer og har ingen liden Andeel i Begivenheder, der vare uheldbringendefor Danmark.

Blandt de første danske Konger, der søgte at hævde Rettighederne i de danske Farvande ved almindelig Anerkjendelse, maae vi nævne Kong Hans. Han sluttede flere Tractater med den engelske Konge Henrik VII. og med Lübeckerne, ifølge hvilke der lovedes disse Fremmede i Fremtiden ingen Forhøielse i Tolden for deres Skibe. En af disse Tractater, sluttet med Kong Henrik VII. den 6. August 1490, forpligtede ligefrem engelske Skibe til at seile igjennem Sundet, eller til, hvis Uveir tvinger dem til at passere Beltet, at clarere Tolden i Nyborg (see Trapps topographiske Beskrivelse af Kongeriget Danmark, Pag. 72 & 73.)

Under Kong Christian den Andens Regjering var Sundtolden allerede en betydelig Indtægtskilde, der blev underlagt den bekjendte Dame Sigbrits Overopsyn og Forvaltning, hvorfor ogsaa Toldkammeret flyttedes fra Helsingør til Kjøbenhavn.

Flere Historieskrivere berette, at Grunden til denne Forandring stammede fra, at Christian den Anden blev fortørnet paa Helsingørs Indvaanere, fordi de negtede ham at optage i Byen endeel indkaldte hollandske Familier, der senere tildeels bosatte sig paa Amager. Hans Mening var altsaa at svække Helsingørs tiltagende Udvikling, men det viste sig, at Sundfarten ikke tilbørlig kunde controlleres ved den omtalte Forandring, hvisaarsag Toldkammeret atter flyttedes til Helsingør.

Den Overvægt, Hanseaterne i de Tider havde i de danske Farvande, hvorved Danmarks Handel ingen særdeles Fremgang kunde faae, foranledigede Christian den Anden til at indskrænke Hansestædernes Privilegier i de nordiske Riger, hvorimod Nederlandenes Skibsfart, ved betydelige Forrettigheder, begunstigedes med Hensyn til Øresundstolden.

Dette var Aarsag i, at under Christian den Andens Landflygtighed, da han 1531 ved Hollændernes Hjelp atter søgte at komme i Besiddelse af den danske Throne, assisterede Lübeckerne Kong Frederik den Første med Skibe og Mandskab til at operere mod hans Rival, og vedtoges det derimod, at hollandske Skibe skulde formenes Sundpassagen og udelukkes fra Østersøhandelen.

Det danske Rigsraad, ikke tilfreds med den imod Hollænderne udviste Fremgangsmaade, og kun alt for meget hekjendt med de hanseatiske Anmasselser, vilde ved Frederik den Førstes Død 1533 ikke aldeles forbyde Hollænderne Farten igjennem Sundet, og flere Discutioner herover, imellem Raadet og Hansaens Fuldmægtig, den lybske Borgermester Wullenweber, havde kun til Følge, at Lübeckerne, der ikke bleve tilfredsstillede, i det 3 Aars Mellemrige, der opstod ved Frederik den Førstes Død, erklærede sig for deres tidligere Fjende, den fangne Kong Christian den Anden, imod hans Fætter, Hertug Christian af Holsteen.

Da derefter Christian den Tredie havde besteget den danske Throne, afsluttedes flere Tractater med forskjellige Magter angaaende Øresundstolden og deriblandt den Speierske 3. Juni 1544, der gav Hollænderne fri Handel paa Danmark, imod Erlæggelsen af den sædvanlige Told, hvorved altsaa den tidligere Tvang fuldkomment ophørte. I de nærmest følgende Tider foregaaer intet Vigtigt i Sundtoldens Historie, derimod gaaer den over i et andet Stadium under Kong Frederik den Andens Regjering.

Den vilkaarlige Maade, hvorpaa Afgiften tidligere var baseret, blev fortrængt af Peter Oxes Statskløgt. Han ordnede Tolden efter en fast Regel ved en ordentlig Toldrulle

1567, men da tillige Afgiften betydelig forhøiedes, forekom herover fra forskjellige Magter flere Klager.

Motiverne for Toldens Forhøielse vare: Fæstningen og Slottet Kronborgs Anlæggelse istedetfor Skandsen Krogen, der ikke fandtes stærk nok til at kunne dominere Øresund; Under Krigen med Sverrig 1565 og 1566 havde nemlig flere svenske Flaader lagt sig i Sundet og krævet Tolden, uden at de kunde hindres heri. Skandsen Krogen blev derfor nedbrudt, og Kronborg paabegyndtes 1574 og fuldførtes i 9 Aar. Samtidig med Kronborgs Opførelse forøgedes Helsingør ved endeel Nederlændere, der under Reformationsfeiden, fortrængt fra deres Fædreland, søgte Beskyttelse i Danmark, hvor Helsingør blev dem anviist med Tilladelse at nedsætte sig der.

Under Frederik den Andens Eftermand, Christian den Fjerde, gjorde de betydelige Udgifter, som foraarsagedes ved Krigene med Sverrig og Tydskland, Forhøielsen af Øresundstolden nødvendig, hvilket gav Anledning til Klager fra forskjellige udenlandske Magters Side, fornemmelig fra Englændernes, Lübeckernes og Hollændernes. Dertil kom, at alle Skibe, for at forebyge Toldsvig, bleve underkastede den strengeste Visitation ved Helsingør, og disse Vilkaarligheder vare nærmest Anledning til, at Hollænderne 1643—45 toge de Svenskes Parti under Krigen med Danmark.

Den ydmygende Fred ved Brömsebro den 13. August 1645 skaffede Sverrig, foruden andre Fordele, Toldfrihed i Sundet, og som Sikkerhed herfor maatte Danmark afstaae til Sverrig, foruden Andet, Halland paa 30 Aar, samt forpligte sig til ved Udløbet af disse at give Sverrig en anden Garanti for den frie Sundfart. Samtidig sluttedes den bekjendte Christianopelske Tractat med Holland, hvorved denne Stat fik en betydelig Nedsættelse i Sundtolden, hvilken senere er bleven Normen for Toldens Erlæggelse af de andre Nationer. Disse uheldige Omstændigheder for Danmark, hvis skadelige Indflydelse paa Sundtolden let kunde forudsees, vare tildeels Aarsag i den ulykkelige Krig, der senere udbrød imellem Danmark og Sverrig.

Sundtoldafgiften sank fra 300,000 Specier til 80,000 Specier, hvilket i Særdeleshed hidrørte fra den Omstændighed, at fremmede Nationer benyttede sig af den de Svenske indrømmede Toldfrihed i Sundet, ved at lade deres Skibe passere under svensk Flag.

Under den paafølgende danske Konge, Frederik den Tredie, bleve alvorlige Indvendinger gjorde mod denne underfundige og ulovlige Adfærd, hvorved den danske Krone led saa betydelige Tab, men da man i Sverrig undskyldte sig med, at der ingen tilstrækkelig Anledning var for Sverrig til at indlade sig i Conflicter med de fremmede Nationer for den Sags Skyld, og da man fra dansk Side forgjæves gjorde Sverrig yderligere Forslag desangaaende, benyttede Frederik den Tredie ved Rigsraadets Tilskyndelse sig af den dengang for Sverrig ved udenlandske Conflicter tilsyneladende mislige Stilling at erklære dette Land Krig, den 1. Juni 1657.

I Kong Frederik den Tredies Feidebrev til den svenske Konge Carl Gustav seer man tydeligt, at de mange frugtesløse Besværinger fra dansk Side over de betydelige Misgreb ved Sundtolderlæggelsen, der bevirkedes ved, at de Svenske tillode andre Nationer at benytte deres Flag, fornemmelig var Aarsag i den danske Krigserklæring.

Følgerne heraf ere noksom bekjendte. Carl Gustavs Operationer paa Sjælland skaffede

den danske Konge og Kjøbenhavns Indvaanere Efterverdenens Beundring, men de foraarsagede tillige Danmark betydningsfulde Tab, og de tilveiebragte en Fred, ydmygende og uforde elagtig for den danske Nation. Selv Cromwell, Carl Gustavs Beskytter, og andre Potentater vare misfornøiede med de Fordringer, den svenske Konge gjorde til Danmark, men Omstændighederne vare af den Natur, at den danske Konge for at redde Landet fra Undergang, nødsagedes til hurtig at handle og til at indgaae de Betingelser, der bleve ham foreskrevne.

Ved Freden til Roeskilde, 26. Februar 1658, der siden bekræftedes i Kjøbenhavn, maatte Danmark afstaae til Sverrig: Skaane, Bahus, Halland, Blekingen og Øen Hveen, samt maatte fornye Betingelserne i Brömsebro-Tractaten, hvorefter svenske Orlogs- og Koffardiskibe skulde toldfrie passere Sundet og Beltet.

Hensigten med Krigen var at kuldkaste den svenske Toldfrihed i Sundet, og Følgerne bleve, at denne bestod, og at Danmark foruden maatte lide langt føleligere Tab.

Under denne Krig, da Kronborg og Helsingør vare i de Svenskes Magt, gik Øresunds Toldkammers gamle Archiv aldeles tilgrunde 1658, hvilket formodentlig er Aarsag i, at Oplysninger om Sundtoldens Oprindelse ikke kunne tilveiebringes.

Det være her Stedet at bemærke, at under Fredsunderhandlingerne med de Svenske søgte fremmed Indflydelse i Særdeleshed at gjøre den Betingelse om Skaanes Afstaaelse gjeldende.

Holland fornemmelig ønskede denne Forandring og havde længe arbeidet derpaa thi man troede derved at sikkre sig imod al Vilkaarlighed ved Tolderlæggelsen, og tillige at svække den Magt, de Danske ved Besiddelsen af begge Kyster havde over den østersøiske Seilads. Man tragtede efter at berøve Danmark den udelukkende Høihedsret over Øresund, men omendskjøndt Skaane gik tabt, strandede Bestræbelserne ved de Danskes bestemte Holdning under Fredsunderhandlingerne.

Det er kun i vore Tider, at der i England, Tydskland, ja endog i Stockholm af Grosserersocietetet, ere reiste Spørgsmaal om, hvorvidt Høihedsretten over Sundet ene, kunde tilfalde Danmark, eftersom dog Sverrig var i Besiddelse af den ene Landstrækning, der støder til Farvandet; men enhver Tvivl herom maa hæves, naar vi see tilbage til Roeskilde-Freden.

Da Underhandlingerne fandt Sted, gjorde de Svenske Paastand paa, foruden den dem tilstaaede Toldfrihed, at hæve den halve Indtægt af den Told, de andre Nationer maatte erlægge i Øresund. De Danskes bestemte Afslag foranledigede, efter flere Discurser, Carl Gustav til at give efter i dette Punct. Danmark afstod Skaane, men ikke Sundet, og Roeskilde-Tractaten sikkrede Landet dets ældgamle Ret, idet den svenske Regjering, der kom i Besiddelse af de paa hiin Side Sundet liggende, forhen Danmark tilhørende, Provindser, frasagde sig al Ret til paa denne Erhvervelse at begrunde nogen Adkomst til Deelagtighed i Sundtolden.

Ved at gjennemlæse Fredsforhandlingerne, der paa den Tid fandt Sted, og hvori den franske og engelske Gesandt ved det danske Hof deeltoge, kan man faae et Begreb om, hvor magtpaaliggende det var de Danske at bibeholde Rettighederne i Øresund, og, omendskjøndt disse, som anført, bleve dem sikkrede i Roeskilde-Tractaten, vedbleve dog

de Misgreb, den svenske Toldfrihed i Sundet medførte, i tiltagende Grad at svække Toldindtægten for den danske Krone.

Ved den langvarige Krig og de opstaaede mange Uheld vare de danske Finantser derangerede, og en af Kronens bedste Indtægter, Sundtolden, sank ned til en Ubetydelighed, paa Grund af, at de fremmede Nationer gjorde svigefuldt Brug af det svenske Flag.

Disse Omstændigheder havde tilfølge, at der i den nærmest paafølgende Tid ingen Klager angaaende Sundtolden forekom fra de fremmede Magter; thi man vidste godt at benytte sig af de Rettigheder, Brömsebro-Freden skjænkede det svenske Folk, for paa en ulovlig Maade at tilegne sig samme Fordele. Den danske Regjering maatte selvfølgelig tragte efter en for Landet gunstig Forandring i de bestaaende Forhold.

Christian den Femte havde imidlertid overtaget Regjeringen, og hans udmærkede Raadgiver, den berømte Griffenfeldt, holdt for, at Danmark kun ved en nøie og venskabelig Forbindelse med Sverrig vilde kunne forvinde de lidte Tab og hævde en selvstændig Existents i det europæiske Statssystem. Christian den Femte, der sædvanlig i den Tidsperiode, her omtales, ganske rettede sig efter Griffenfeldts Raad, syntes derimod ikke at dele denne Anskuelse.

Tilskyndet af Ønsket om at tilbageerobre de under Christian den Fjerde og Frederik den Tredie til Sverrig tabte Provindser, samt om at faae den svenske Toldfrihed i Sundet ophævet, erklærede Christian den Femte Sverrig Krig 1675.

Niels Juuls glimrende Bedrifter og de mange Fordele, danske Søhelte tilkjæmpede sig, skaffede Danmark en tidligere ukjendt Anseelse blandt fremmede Magter, og vilde det sikkert have seet ilde ud for Sverrig, naar ikke den mægtige franske Konges, Ludvig den Fjortendes, Indflydelse havde gjort sig gjeldende ved Fredslutningen, der fandt Sted den 2. og 26. September 1679 i Lund.

De Danske vandt hverken Provindser eller andre Rettigheder af Betydning ved den Lundske Fred, og deres Finantser vare endmere derangerede. Heldigere Omstændigheder indtraadte derimod under den paafølgende Regjering. Frederik den Fjerde besteg Danmarks Throne den 25. August 1699.

Begivenhederne under denne Regent danne et Glandspunct i den danske Historie.

Tordenskjold, hvis Døbenavn var Peter Wessel, skaffede Danmark fuldkommen Herredømme over de omgivende Vande. De Svenske bleve allevegne fortrængte fra disse, og ved Englands og Frankrigs Mægling sluttedes den for Danmark saa bekjendte hæderlige og fordeelagtige Fred til Frederiksborg den 3. Juli 1720. Foruden en betydelig Pengegodtgjørelse m. m. erholdt Danmark den vigtige Fordeel, at den Toldfrihed, som siden Brömsebro-Freden 1645 havde været Sverrig indrømmet, ophævedes. Den svigfulde Benyttelse af det svenske Flag kunde altsaa nu ikke mere finde Sted, da alle Nationer vare forpligtede at betale Øresundstolden, og denne, der var sunken ned til den ubetydelige Sum af 70,000 Rdlr., steg kort efter Freden til 400,000 Rdlr., og voxede bestandigt med den tiltagende Handel og Skibsfart. Nu indtraadte imidlertid atter Klager over Sundtolden. Idelige Reclamationer fra Stettin og andre preussiske Havne bevægede Frederik den Store af Preussen til i følgende Udtryk at befale sin Gesandt i Kjøbenhavn, v. Bismarch, at underhandle om Toldens Reduction:

„Vous ferez entendre, que si l'on ne voulait pas faire attention à mes re-
„présentations, je me verrai obligé à faire des représsailles."

Men Danmark havde Frankrig og England at holde sig til, og de preussiske Trudsler ledede ikke til nogen Forandring.

Ligesom nu Sundtold-Indtægten ved den tiltagende Skibsfart stedse var i Stigende, tiltog Helsingør i Folkemængde. Byen, der kort før Frederiksborg-Freden talte c. 3000 Indbyggere, udvidedes stedse mere og mere. Den langvarige Fred, der fulgte efter Frederiksborg-Freden, og som varede under hele Christian den Sjettes og Frederik den Femtes Regjeringstid, i Forening med den Omhyggelighed, disse tvende Konger havde for Handelen og Skibsfarten, virkede høist fordeelagtigt paa Helsingørs Opkomst. Flere Handels- og Skibsclareringshuse opstode, og den forøgede Skibsfart gjorde det meer og meer nødvendigt, at en stor Deel af Befolkningen udelukkende maatte henvende Opmærksomheden paa de Forhold, der knyttede sig til Tolderlæggelsen, for derved endmere at befordre en hurtig Expedition og lette samme for Toldembedsmændene.

Helsingør, der kun har et ubetydeligt Opland, kunde bestaae som Sø- og Kjøbstad med det Indvaanerantal, Byen havde ved sidstnævnte Freds Afslutning, nemlig circa 3000; men den kunde ikke ernære et større Antal Mennesker, medmindre særegne Erhvervsgrene fra Søen kunde aabne sig for Beboerne. Disse indfandt sig selvfølgelig med den tiltagende Skibsfart, der ikke alene bragte Byen en betydelig Provianteringshandel, men bevirkede ogsaa de omtalte Skibsclarerings-Etablissementers Opkomst, hvorved en stor Deel Mennesker bleve beskjæftigede. Sundpassagen, der under den svenske Toldfriheds Tidspunct ikke nøiagtig kunde controlleres, steg betydelig i Frederik den Fjerdes Tid; men udgjorde da kun høiest 3,500 Skibe aarlig. Under Christian den Sjettes Regjeringstid steg Antallet til over 5000, og i Slutningen af Frederik den Femtes Leveaar udgjorde Antallet over 7000. Fra den 3. Juli 1720 til Begyndelsen af 1766, altsaa i 46 Aar, var Skibsfarten i Øresund steget hundrede Procent.

Øresunds Toldkammer blev i denne Mellemtid opført under Christian den Sjette, 1740—1742.

Under Christian den Syvende, i Aarene 1777—1790 varierede Skibsantallet i Øresund fra over 8000 til over 10,000; men den med Sverrig 1788 opstaaede Krig havde betydelig Indflydelse paa Farten i Slutningen af Aarhundredet.

Sundtold-Indtægten, der stedse havde været betragtet som et Regale, gik tidligere umiddelbart i Kongernes private Kasse, men blev fra Aaret 1771 optagen blandt Statsintraderne.

I det attende Aarhundrede bleve med forskjellige Nationer nye Tractater afsluttede om Sundtolden, hvorved disse Nationer indtraadte i de Privilegeredes Række, der foraarsagede, at den strenge Visitation i Øresund ophørte, og andre Lettelser kom dem tilgode.

Efterat Krigen 1807 var udbrudt med England, reduceredes for en Tid Sundtolden ganske overordentligt. Hele Indtægten udgjorde saaledes i Aaret 1808 omtrent 13,850 Rd., men strax efter Freden 1814 hævede den sig atter, og har fra den Tid bestandig været i Tiltagende, naar fraregnes nogle Krigsaar.

Folkemængden i Helsingør var i 1807 steget til henved 6000, altsaa i 40 Aar

50 Procent; medens Kjøbenhavns Indvaanerantal i det samme Tidsrum omtrent havde formeret sig 10 à 11 Procent.

Den tiltagende Skibsfart havde været Aarsag i Helsingørs Tilvæxt, og nu, da i Perioden 1807—1814 meget faa Skibsførere kom iland, ophørte Byens Velstandskilder, og Mange ville endnu kunne mindes den Slaphed i de forskjellige Næringsveie, der saa faretruende greb ind i alle Forhold og berøvede flere Borgere deres Formue.

Intet Tidspunct kan bedre vidne for, at Helsingør som større By ganske er afhængig af Skibsfarten i Øresund. Det er denne, der giver Byen Intrader, hvorved to Trediedele flere Mennesker kunne leve, end som naar Sundtolden ophører. Naar vi gradeviis følge Helsingørs Historie, ville vi see Rigtigheden af denne Paastand bekræftet, og man vil finde, at enhver Krigsperiode, der bevirkede Formindskelse i Sundseiladsen, havde fordærvelig Indflydelse paa Helsingør.

Man er kommen til et Tidspunct i den danske Historie, hvor sørgelige Begivenheder lærte os, at Civilisationens Grundsætninger ikke bleve hyldede af den engelske Nation, der ved Rov og foragtelig Adfærd betegnede sin Nærværelse paa Sjælland.

Ikke som ærlige Fjender, men som falske Venner benyttede man sig af de mest forkastelige Midler til at rydde Hindringer afveien, der syntes at være imod en lav, beregnende Kræmmerpolitiks Interesse.

Man opnaaede sin Hensigt; man røvede Danmarks Flaade, man knækkede Rigets Magt til at hævde Selvstændigheden i de danske Farvande; og nu i vore Tider, da man ønsker Sundtoldens Ophævelse, hentyder man paa, at Danmark ikke besidder Magten til at hævde sin ældgamle Ret!

Tiden, som læger Saar, forvandler ofte Fjende til Ven, og dens Fordringer ere begrundede i Retten. Vi ville lade Fortidens dunkle Gjerninger svinde af vor Erindring og see en klar Fremtid imøde, hvor ikke Magten, men Retten leder vore Handlinger.

Saaledes ville vi ogsaa haabe, at England, hyldende dette Princip, vil see tilbage paa Aaret 1807 og den nærmest paafølgende Tid, og ved Erindringen om de uforskyldte Krænkelser og store Ulykker, det paaførte Danmark, søge at afdrage den Gjæld, det staaer i til den danske Nation.

England, fremfor nogen anden Magt, bør med Velvillie imødekomme Danmark i Sundtoldsagen, og den nære Fremtid vil vise os, om Pligten gaaer for Interessen, og om Nutiden kan forsone Fortiden.

Den 13. Marts 1808 døde Kong Christian den Syvende, og Frederik den Sjette, der i længere Tid havde forvaltet Regjeringen, besteg Danmarks Throne. Freden til Kiel, den 14. Januar 1814, var ikke skikket til at oplive Gemytterne i Danmark, og Nationens Stemning efter de mange Ulykker, man havde paaført Landet, var i høieste Grad nedtrykt. Tiden alene maatte læge saadanne haarde Stød, og den gjorde det. Lidt efter lidt samledes nye Kræfter. Handelen og Skibsfarten florerede atter, hensigtsmæssige Lettelser gaves Borger- og Bondestanden, og den opvaagnende Folkeaand skabte tidligere ukjendte Kræfter i Danmark.

Den tiltagende Skibsfart efter Kieler-Freden bragte ogsaa nyt Liv i Helsingør, men langsomt overvandt Borgerne det Tryk, Krigen havde paaført dem. Den derpaa følgende

langvarige Fred og den overordentligt stigende Skibsfart udviklede senere en Virksomhed i Byen, der i høi Grad befordrede dens Velvære, hvortil ogsaa den 1829 fuldførte nye Havn ikke lidet bidrog.

Under Frederik den Sjette tiltog Folkemængden i Helsingør omtrent 16 Procent, den udgjorde ved hans Død, den 3. December 1839, over 7000.

I denne Konges Regjeringsaar sluttedes med Preussen, 17. Juni 1818. en Tractat, hvori loves, at Preussen skulde behandles som de mest begunstigede Nationer med Hensyn til Sundtolden. Den tidligere beregnede Rosonobel bortfaldt, og den Christianopelske Tarif skulde normere Beregningen.

Lignende Tractatater sluttedes med:

Brasilien, 26. April 1828.

De forenede mexicanske Stater, 26. April 1826.

Rusland, 14. October 1831.

Østerrig, 12. Februar 1834.

Bremen, 5. November 1835.

Venezuela, 26. Marts 1838.

Den ovenanførte Tractat med Preussen udløb 1838. Handelsstanden i de preussiske Havne trængte ind paa deres Regjering for at faae Sundtolden ophævet eller Lettelser i Afgiften. Det preussiske Ministerium udviklede i dets Beretninger til Kong Friedrich Wilhelm III., at Sundtolden hæmmede Afsætningen i Preussen og i de nærmest liggende Lande. Man gjorde Forsøg, i Forening med Sverrig, at underhandle med Danmark, og imidlertid overtog Kong Christian den Ottende den danske Regjering. Som i Indledningen til dette Skrift bemærket, foranledigede de mange Klager over Sundtolden i 1841 en Sammenkomst i London, af engelske og danske, samt i Helsingør af svenske, norske og danske Befuldmæptigede, og blev Sundtoldtariffen nøie revideret, Afgiften for flere Artikler reduceret, og en ny Tarif udarbeidet, hvorefter en Convention paa 10 Aar sluttedes imellem de contraherende Parter; en lignende sluttedes med Preussen den 26. Mai 1846 paa 5 Aar, og disse Overeenskomster udløb altsaa den 1. Juli 1851.

Ved Christian den Ottendes Død, 20. Januar 1848 var Folkemængden i Helsingør over 8000, altsaa tiltaget i 8 Aar med over 14 Procent.

Vor folkelige Konge, Frederik den Syvende, succederede sin ophøiede Fader, og samme Dag som han overtog Regjeringen, 20. Januar 1848, kundgjordes et aabent Brev til den danske Nation, hvori det blandt andet hedder:

„Det skal være Vort første og vigtigste Formaal at følge Vor høitelskede Faders ophøiede Exempel, som Han at forene Mildhed og Retfærdighed i vor Regjering, at omfatte samtlige Landdeles Beboere med lige landsfaderlig Kjærlighed, og ikke alene at fortsætte de af Ham begyndte Forbedringer i Forvaltningen, men ogsaa at tilendebringe den af Ham paatænkte Ordning af Statens offentlige Forhold, hvis Fuldførelse alene ved Vor høitelskede Faders Sygdom og Bortkaldelse er bleven udsat, og som tilsigter at betrygge Borgernes gjensidige Rettigheder, i Vort elskede Fædreland, at fremme Enighed, og dermed at befæste Samfundets Styrke og Hæder."

Disse Kongelige Ord bringe vi i vor Erindring nu, da Helsingørs Beboere med

saa megen Bekymring for Fremtiden imødesee Resultatet af Sundtold-Forhandlingerne; de borge os for, at Helsingør i Kong Frederik den Syvende har en Beskytter, der med Retfærdighed vil paasee Borgernes Vel.

Det var under høist vanskelige Forhold, at Kong Frederik den Syvende besteg Danmarks Throne. Forviklingerne i Ind- og Udlandet vare vel skikkede til alvorsfulde Tanker for den Monark, der saa oprigtigt havde sit Folks Interesser for Øie.

Insurrectionens Udbrud i Hertugdømmerne og den paafølgende Krig med Tydskland krævede store Offre og heroiske Handlinger af en lille Nation, og Verden fik Beviser paa, at hvor Folkets Kjærlighed er Fyrstens Styrke, der behøves ikke Massen for at værne om Landets retfærdige Sag.

Den tydske Presses Agitationer imod Danmark paa den Tid, de idelige Angreb paa Øresundstolden tydede paa, at nævnte Institution tildeels var Aarsag i Tydskernes ophidsede Stemning imod os.

Det er saaledes ikke usandsynligt, at Preussens Deelagtighed i at understøtte en Insurrection, der stred imod al Ret, maa tilregnes Øresundstolden, men Danmark blev forurettet, og man har at forsvare sin Handlemaade for en høiere Dommer.

Ligesom under de foregaaende Krige, havde ogsaa den sidste med Tydsland overordentlig Indflydelse paa Helsingørs Handel og Sundfarten. I 1847 passerede 21,561 Skibe Øresund. I 1848 derimod, da Krigen var udbrudt og en strengere Blokade af de preussiske Havne effectueredes, sank Antallet til 16,832, og de Handelshuse i Helsingør, der havde de tydske Forretninger, lede følelige Tab.

Efterat Freden var sluttet, tiltog atter Farten, og passerede saaledes i 1853 21,586 Skibe Øresund, hvilket Antal er Maximum for Sundfarten.

Ruslands Krig med Vestmagterne formindskede paany Skibsfarten i Sundet, saa at i 1854 16,477 og i 1855 15,887 Skibe passerede Øresund, men strax efter Pariser-Freden forøgedes Farten overordentlig, og vil 1856 blive et af de betydeligste Skibsfartsaar.

Imidlertid har Helsingør, efter den sidste Folketælling 1855, naaet 9097 Indvaanere.

Byens Folkemængde er altsaa i 88 Aar tiltaget circa to hundrede Procent; Kjøbenhavns i samme Tidsrum circa tredsindstyve, og Sundfarten circa fire hundrede Procent.

Ihvorvel nu flere Byer i Danmark ere tiltagne i samme Forhold som Helsingør, ere de forskjellige Omstændigheder saa fremtrædende, at man meget let kan finde Grunden til Kjøbstædernes Opkomst.

Det forbedrede Agerbrug, de særdeles favorable Conjuncturer for Landmændene maatte selvfølgelig have en gunstig Indflydelse paa enhver Kjøbstad og Søstad, der er i Besiddelse af et passende Opland.

Helsingør mangler ganske et saadant; Landhandelen til Byen er saare ubetydelig og kan aldrig blive god, da Hovedstaden drager Oplandets Fordele til sig.

Ligesom Helsingør alene kun ved Sundtolden er bleven til en af Danmarks betydeligste Byer, bør dens Indvaanere fremdeles tragte efter at opretholde dens Anseelse ved Sundtoldens Ophør, og naar vi ville virke til dette Maal, da maa vor Opmærksomhed fremmest være henvendt paa at indføre hensigtsmæssige Indretninger, der vedvarende kunne bringe os Fordele fra Havet.

Spørgsmaalet bliver imidlertid, hvorfra Midlerne til at danne en ny Virkekreds skulle komme, og om vi nogensinde kunne faae Opreisning for, hvad vi miste.

Ved ærlig Stræben og med Tillid til Forsynet bør vi ikke see Fremtiden i Mørke, naar Haabet nogenledes kan belyse den! Vi bør lade Modet fortrænge Frygten og søge at forjage de Meninger, her nu ere gjældende, at Helsingør ene og alene er athængig af Sundtolden.

Man seer Byen i Nutidens Skikkelse, og paa denne baserer man Fremtiden; man vil ikke gjøre sig fortrolig med den Tanke, at andre Næringsveie muligen kunne afløse de nuværende, at naturlige Forhold kunne remplacere de usikkre, at Udlandets Interesser kunne forenes med vore, og at fremfor alt en Selvstændighed kan opnaaes, der vil bringe os bedre Fordele end dem, vi nu ved mange Ubehageligheder maae søge at erholde af Fremmede.

Naar vi kun besidde Midlerne, da ville vi sandsynligviis kunne danne et nyt Helsingør, der frodig vil trives paa det gamles Ruiner, men der fordres Tid til Alt, og den er tilsyneladende for knapt afmaalt til at forebygge en slem Crisis for vor By.

Man vil muligen bebreide os, ikke i Tide at have modarbeidet de sørgelige Virkninger, Sundtoldens pludselige Ophør ville have paa Helsingør, men maae vi da henvise til dens Historie, der fuldkomment lærer os, at lignende Tendentser, som de der i 1855 viste sig i Udlandet for Sundtoldens Kuldkastelse, vare tilstede for Aarhundreder tilbage, men den danske Regjering har stedse holdt paa den omtalte Institution, som paa et af de bedste Goder, Danmark eiede.

Medens man har fravristet Danmark Lande, Provindser og andre Rettigheder, der lovmæssigen vare Statseiendomme, har man ladet det beholde Sundtolden og ydermere befæstet den ved mange Tractater.

Selv i den nyere Tid have Europas Stormagter, i Londonner Tractaten af 8. Mai 1832, anerkjendt Nødvendigheden af Danmarks Opretholdelse som Monarchi, og maatte deri jo endmere ligge en Betryggelse for, at man, efter at have beklippet Rigets Grændser og røvet dets Flaade, ikke vilde tragte efter at beklippe dets Indtægter.

Efterat Capitaliseringsforslag tidligere, for ikke ret længe siden, ere forkastede af de europæiske Stormagter, var det ikke let at forudsee, at man nu paa denne Maade kunde blive enige om at ordne Sundtoldspørgsmaalet, og disse Omstændigheder maae tilstrækkelig kunne forklare Helsingørernes Indifferents under de tidligere Sundtold-Forhandlinger.

De sidste Begivenheder synes imidlertid at have ledet til Sundtold-Spørgsmaalets snarlige Løsning, og man har god Grund til at være bekymret for det pludselige Stød, Tids-Omvæltningerne true Helsingør med, men vi bør da kun ogsaa frygte den nære Fremtid, og lade det være os magtpaaliggende at fjerne Onderne fra os saa hurtigt som muligt.

Vi see nu Helsingørerne som gaaende paa en Vulcan, ikke vidende, naar den udbryder. En fordærvelig Slaphed har indsneget sig i alle Forhold. Capitalisten taler om at flytte til Hovedstaden; Skibsclarereren om andetsteds at etablere sig, for at drage Nytte af sine mange Connexioner, og flere af de anseteste Familier projectere altsaa at forlade Helsingør.

Denne Tingenes Tilstand forværres end mere ved Usikkerheden om, hvad det

egentlige Resultat af Sundtold-Forhandlingerne vil blive, og hvad Fremtiden vil bringe. Speculationsaanden er aldeles sløvet; Eiendomsbesiddere ville sælge deres Eiendomme, men kunne ingen Liebhavere finde. Tvende af de fordeelagtigste, mest indbringende Gaarde, nemlig Capitain, Kjøbmand v. Mehrens og afdøde Skibsclarerer E. Permins, begge beliggende tæt ved Havnen og med betydelige Grunde, ere saaledes i denne Tid solgte ved Auction for resp. circa 10,000 Rdlr. og circa 9600 Rdlr., som idetmindste var 50 % under deres virkelige Værdi.

Man seer mangen Familiefader, den ældre Contoirist, der ikke har havt mere end netop det Nødvendige til Livets Ophold, bære Kummerens Præg; og fremfor nogen Anden er ogsaa denne Samfundsclasse særdeles at anbefale til Regjeringens Opmærksomhed og Medborgeres Velvillie.

Tidspunctet er vel skikket til alvorlige Tanker for Helsingørs Beboere, men man bør have det rette Maal i Sigte og ikke lede Tanken paa Afveie.

Det sømmer sig saaledes ikke for Capitalisten, der i Helsingør har erhvervet sig sin Formue, at tænke paa at forlade Byen paa en Tid, hvor hans Tilstedeværelse mere end nogensinde kunde gavne det Samfund, han saalænge færdedes iblandt. Vi bør ved Enighed søge at formere Byens Velstand, og ikke ved Modløshed arbeide paa dens Ruin.

Fremmest have vi da at undersøge de Forhold, der nu forene Helsingør med Udlandet, prøve hvilke Fordele Skibsfarten nu har, og hvilke den senere vil kunne erholde af Byen ved Sundtoldens Ophør. Det hedder at udfinde de rette Midler til fremdeles at drage Indtægter fra Havet, og i Forbindelse hermed gjøre Helsingør mere og mere uundværlig for Skibsfarten og Handelsverdenen.

Det er Sundtolden, der har skabt de nuværende Forretninger i Helsingør; det er under de bestaaende Forhold, at fornemmelig Skibsclarererne ikke kunne undværes, og at disse ere Udlandet overordentlig nyttige.

Helsingørs Skibsclarerere ere Handelsverdenens og Skibsfartens ansvarhavende Agenter, og ere som saadanne ikke liden Risico underkastede, imedens vedkommende Skibs- og Ladningseiere, ved at erlægge en forholdsviis ringe Provision, ganske sikkre sig imod Eventualiteter her og paa Losningsstederne.

Skibsclarererne maae være Capitainerne og Ladningseierne ansvarlige for alle de Ubehageligheder og Omkostninger, der maatte opstaae paa Grund af, at Skibspapirerne ikke ere i behørig Orden.

Der gives mange Tilfælde, som Capitainerne ere aldeles ubekjendte med, der i østersøiske Havne kunne forvolde dem store Ubehageligheder og betydelige Tab, hvilke Skibsclarererne regulere, ofte med megen Uleilighed. Saaledes hænder det sig jevnlig, at Connossementer for Stykgodsladninger maae omskrives, Manifester udstedes, og at enkelte Varesorter udfordre Sundhedspas, uden hvilket Document Skibet paa Bestemmelsesstedet vil blive afviist.

Man har Exempler paa, at Agenter i Helsingør, der ikke tilbørlig havde anvendt Forsigtighed ved Expeditionen af Skibene, have maattet godtgjøre den lidende Part meget betydelige Summer.

I andre Henseender have Skibsclarererne Ansvar og Risico. Capitainerne medbringe

tildeels ingen contante Penge og enkeltviis kun saameget som deres Skibsomkostninger udgjøre. Agenterne maae derimod liqvidere med Øresunds Toldkammer for hele Toldbeløbet og overtage Incassationen af de forskjellige Toldposter. Der opstaaer ofte Vanskeligheder og megen Uleilighed ved Incassationerne, da det undertiden hænder, naar en Toldregning er sendt til England, at denne retourneres med Henviisning at beregne Afskiberen Beløbet, og ved derefter at følge Ordren, viser det sig ofte, at Afskiberen kun er Commissionair for Ladningseieren, der boer paa et andet Sted, hvorfor man anden Gang bliver beordret at trassere paa ham.

Foruden disse Vidtløftigheder forekomme ogsaa Tab ved Incassationerne. Naar et Skib forliser paa Reisen, og Ladningen ei naaer Bestemmelsesstedet, negte undertiden Ladningseierne at godtgjøre Skibsclarererne deres Udlæg for Tolden, under Paaskud af, at man ved at assurere Beløbet kunde have sikkret sig for Tabet.

Skibsclarererne assurere sjelden saadanne Poster, thi de maae da selvfølgelig belaste Ladningseierne Udgiften og ville derved faae nye Ubehageligheder.

I Forbindelse med de foranførte Omstændigheder maae Helsingørs Skibsclarerere give Capitainerne en udstrakt Credit, som disse benytte ved opstaaende Tilfælde paa Reisen.

De helsingørske Creditiver komme i Særdeleshed de Capitainer, der ere Selvrhedere, væsentlig til Nytte, og maa Grunden til, at Skipperne foretrække at komme her iland under Tilfælde, hvor de ikke behøve det, tildeels søges i disse Omstændigheder.

Ligesom Capitainerne igjennem Skiksclarererne modtage Instructioner fra Rhederne, Befragterne, Mæglerne og Assurandeurerne, Efterretninger fra Hjemmet m. m., have de fragtsøgende Skibe ogsaa stedse et troværdigt Overblik over Fragtofferterne i Østersøen, og dirigeres sædvanligt til de Havne, der her blive dem anviste som fordeelagtigst.

Som Ordreplads vinder Helsingør mere og mere i Betydning. Fremmede Handelsmænd benytte Telegraphen til, gjennem Helsingørs Skibsclarerere, at give Capitainerne Destinationsordre. Den Fordeel at kunne iagttage de varierende Markedsconjuncturer i det Tidspunct, der gaaer forud for Skibets Ankomst paa Helsingørs Rhed, er saa indlysende, at enhver routineret Handelsmand vil foretrække denne Maade, fremfor, som tidligere har været Brug, strax ved Connossementets Udstedelse at meddele Capitainerne deres Destination.

Speditionssystemet i Helsingør er aldeles baseret paa saa lidt som muligt at opholde Capitainerne. Tiden er offret Skibsfarten; Opmærksomheden er udelukkende henvendt paa den. I Sommermaanederne udvikler sig fra om Morgenen Kl. 4 til seent ud paa Aftenen en sjelden Activitet i Byen, og Capitainerne erkjende, at Helsingørs Forretningsmænd besidde en exempelløs Routine i hurtig at udføre de dem anbetroede Expeditioner.

Dertil ydes Skibsfarten i Øresund en Assistance af Færgelauget og Lodscorporationen, der fortjener almindelig Paaskjønnelse.

Idet saaledes Helsingør nu tilbyder Udlandet Fordele, der fuldkomment kunne stilles som Æqvivalent mod de, der tilflyde Byen, er det ubegribeligt, at den engelske Sundtold-Comitee i sin Betænkning ikke har optaget en eneste Post til Gunst, men derimod mange til Præjudice for Helsingør, hvilket tilfulde viser en forkastelig Partiskhed.

Det er jo en Selvfølge, at en Omvæltning af det Bestaaende vil indtræde ved Sundtoldens Ophør, og er det ogsaa muligt, at en øieblikkelig fordærvelig Crisis kan indfinde

sig i Helsingør, men ikke er det troligt, at Byen gaaer sin Undergang imøde, som den almindelige Mening nu er, naar vi kun selv ville stræbe fremad og udvikle den Kraft, der i Modgangsdage skal vise, at vi ere Mænd.

Vi maae forudsætte, at den Regjering, der skabte Sundtolden, der bestyrkede den ved Tractater og Conventioner, der fastholdt den som en ufravigelig Ret, der foranledigede Helsingørs Opkomst og knyttede Institutionen til Byen ved det fasteste Baand, — ved at bryde Baandet giver den lidende Part en retfærdig Opreisning.

Naar vi derfor i Forening med Regjeringen ville virke til Held for Helsingør, er det troligt, at Byen kan opblomstre frodigere end nogensinde og tiltage i Velstand under sikkrere og lykkeligere Forhold, end de nu bestaaende, og vil man tillade sig at udtale en Mening om, hvad der bør gjøres for at forhindre Helsingørs Undergang:

Der er vist Ingen, der vil kunne negte, at Helsingørs Beliggenhed er fortrinlig skikket til mercantile Foretagender, der staae i Forbindelse med Skibsfarten. Naar vi derfor miste Sundtolden, bør vi, som sagt, stræbe efter at danne Etablissementer, der fremdeles kunne bringe os Intrader fra Søen. Dette vil kun fuldkomment kunne lykkes, ved at Helsingør tildeles Privilegier, der svare til Forholdene. Med egne Kræfter kunne Helsingørs Indvaanere ikke omdanne Byen; Regjeringens Assistance er ubetinget nødvendig dertil, og Offre fra Statens Side kunne ikke udeblive, naar man vil begrunde Byens Subsistents.

Helsingør, der i 1415 fik Skattefrihed for at komme i Opkomst, bør nu have lignende Begunstigelse for ved Sundtoldens pludselige Ophør at opretholdes.

Skattefrihed vil forhindre, at Indvaanerantallet aftager, thi om vel flere Familier nødsages til at forlade Byen, ville Andre, der ere uafhængige af Forretningerne, komme istedet, og Eiendomsværdien kan da ikke reduceres.

Dernæst bør Helsingørs Havn snarest muligt udvides. Den er nu for Tiden med et Fladerum af ikkun 50,000 □ Alen uhensigtsmæssig og utilstrækkelig som Nødhavn, og er ofte saa fuld af Fartøier, at Bolværkspladse til at losse mangle for det halve Antal Skibe.

Med den tiltagende Dampskibsfart kan Helsingør som Kulstation tiltrække sig adskillige Fordele, men naar et af de større Dampskibe, som nu daglig passere Sundet, vil i Havnen for at forsyne sig med Kul, optager det omtrent en Fjerdedeel af Rummet og næsten den halve Losningslængde af Bolværket. De fleste Dampskibe maae derfor nu forsyne sig med Kul enten paa andre Steder eller paa Helsingørs Rhed, hvorved Udgifterne for dem forøges.

Undertiden kan Havnen være opfyldt af tæt sammenstuvede Fartøier, saa at aabent Løb til Skibenes Forhaling mangler.

Skibsværftspaldsene ere mdskrænkede, og kunne kun et Par Skibe ad Gangen kjølhale. Havarister vederfares selvfølgelig Ophold, hvorved deres Omkostninger formeres.

De velbegrundede Klager over Helsingørs Havn, der i en Adresse til Hans Majestæt Kongen fra 2400 Skibsførere i 1855 vare udtalte, ville forhaabentlig anspore Regjeringen til at foranstalte den nødvendige Udvidelse, men Arbeidet kan ikkun vinde i Betydning, naar det udføres i Skibsfartens Interesse, saaledes at dets Fuldendelse bevirker

en let og billig Adgang til Helsingør for Skibe, der ere i Nød, eller i andre Tilfælde ville søge herind. Byens Interesser maae falde sammen med Skibsfartens, da hiin skal have sin Fortjeneste af denne, og disse ikke kunne tilflyde, medmindre Skibene eller Skipperne komme hertil.

Ihvorvel nu flere Omstændigheder tale for, at en god, rummelig og dyb Havn, saaledes som af den kongelige Havnecomitee projecteret, kan anlægges med forholdsviis ringe Bekostning, Syd for den nuværende, hvorved Helsingør vilde komme i Besiddelse af 2de Havne, ere der dog overveiende Grunde for, at et saadant Havneanlæg paa ingen Maade bør udføres, da derved Begrebet om en Nødhavn aldeles vilde blive tilsidesat.

Qvæstionerne om den paatænkte Havneudvidelse ere noksom bekjendte, og Forfatteren af nærværende Skrift tillod sig stærkt at opponere imod den kongl. Havnecomitees Plan, idet han holdt for Ret, at en Havneudvidelse med Indseiling Nord for Fæstningen Kronborg vilde være den mest anbefalende. Denne Mening kan han ikke fravige, og den er bestyrket ved mange erfarne Mænds Erklæring.

Det er kun ved en nordlig Havneudvidelse, at en let og lidet bekostelig Communication med Søen kan erhverves. Strømsætningerne i Sundet maae tilstrækkelig kunne begrunde denne Mening, og enhver Sømand maa det være indlysende, at naar vi skulle have 2de Indseilinger til Helsingør, er det rigtigere at anbringe een nordlig og een sydlig, end tvende sydlige.

Ved hine ville Skibene næsten altid under de ufordeelagtigste Tilfælde let kunne anløbe Havnen med alle Vinde, da Coursen kunde tages til det Indløb, der lettest var at befare; ved disse derimod ville fremdeles de samme Vanskeligheder og Ulemper, der hidtil under visse Omstændigheder besværede Adgangen til Byen, vedblive at genere Seiladsen. Skibe nordfra kommende kunne med sydvestlig Vind naae Kronborg, men ikke passere samme, og maae da nødsages til at tage Dampskibs-Assistance for at række den sydlige; hvorimod den nordlige Havn uden Omkostninger kunde beseiles.

Hvor ofte hænder det ikke, at store Flaader af Skibe ligge til Ankers Nord for Kronborg og formedelst den heftige sydlige Strøm ikke kunne naae Rheden. Da spærre de Farvandet og besvære i høi Grad Seiladsen for de med gunstig Vind sydfra kommende Skibe, og Collisioner forefalde hyppigt. Er det ikke rimeligt, at mange Skibsførere under lignende Omstændigheder ville søge ind med deres Skibe i den nordlige Havn, naar Adgangen dertil var let og lidet bekostelig? Ville de ikke foretrække at sikkre Skib og Ladning ved at komme i Havn og ikke, som tidligere, blive liggende med deres Fartøier i aabent Farvande, for at undgaae de Udgifter, der ville flyde af at naae vor Havn.

Hvor utallige Exempler have vi ikke paa, at Capitainerne ikke engang med deres Baade kunne arbeide sig forbi Kronborg Pynt, men maae tage Assistance for at komme i Havnen. Kan man vente, at Skibsførerne ved Sundtoldens Ophør, naar de ikke behøve det, ville gribe til Omkostninger for at komme her iland?

Det er alene en let Communication fra Søen der fremdeles skal skaffe os Indtægter af Skibsfarten og gjøre Helsingør til en vigtig By, hvorimod en besværlig Communication vil tilintetgjøre Søhandelen og Byen.

Man indvender imod et nordligt Havne-Indløb, at dette i nogle Tilfælde ikke vilde

kunne beskyttes for Veirets og Søens Ulemper, men udmærket kyndige Mænd, der have forestaaet betydelige Havnearbeider, have nøie undersøgt de Omstændigheder, der kunne være at frygte for, og erklære, at der Intet er til Hinder for at anlægge en god, forsvarlig Havn Nord for Kronborg.

Der er dog en uheldig Omstændighed, som bevirker, at Mange ere imod den nordlige Havneudvidelse, men ved nøie at gaae ind paa denne i Forholdet, stiller det sig i et bedre Lys.

Fra Kronborgs Pynt til Lappegrunden strækker sig nemlig en Sandrevle eller Barre, hvor den laveste Vandstand er 16 Fod. Større Skibe, der stikke over 15 Fod, kunne altsaa ikke løbe over Barren, men maae søge udenom Lappegrunden, og naar disse Skibe ville anløbe den nordlige Havn med sydlige eller østlige Vinde, nødsages de til at tage Dampskibs-Assistance for at lade sig buxere til Havnen indenom Grundene, igjennem Renden, der er for smal til at krydse i.

Vi maae imidlertid betænke, at ethvert Skib, der kan anløbe alle preussiske Havne, ogsaa vil kunne løbe over Barren, at over to Trediedele af de Skibe, der passere Sundet, kunne uden Vanskelighed søge ind i den nordlige Havn, og at Localiteterne med ubetydelige Udgifter kunne forandres saaledes, at ogsaa meget store Skibe kunne søge ind til Helsingør.

Ved nemlig at borttage den nordlige Arm i den nuværende Havn, opmuddre Indløbet til 22 Fods Dybde, udgrave et 20 Fods dybt Basin af Skibsværftet og et lignende af en Deel af Grønnehave, begge forenede ved et smallere Løb, dernæst en Canal ud til Havet Nord for Kronborg med en Indseiling for Skibe, der kunde løbe over Barren — vilde Helsingørs Havn blive tilgængelig for alle Kjøbmandsskibe.

Fordelene ved et saadant Havneanlæg ere i andre Henseender fremtrædende. Det vilde omslutte Byen og forene Kræfterne. Hovedgaderne vilde komme til at støde lige til Havnen, og store Pladse til mercantile Foretagender vilde kunne erholdes umiddelbart i Mærheden.

Ved at see paa Kortet vil man finde, at Byens Form tydelig betegner Veien, der bør følges ved Havneanlægget. Nord efter er Terrainet fladt, vel skikket til at bebygge og arbeide i. Sydefter finde vi derimod Bakker og et ujevnt Terrain. En ny sydlig Havn vilde komme til at ligge i Yderkanten af Byen; Kræfterne bleve adsplittede, og Forretningsmændene maatte selvfølgelig concentrere sig paa et indskrænket Punct, hvorimod en stor Virkekreds snart vilde udfolde sig ved en nordlig Havneudvidelse.

Som Medlem af den Comitee, der i sin Tid skulde undersøge Havnespørgsmaalet, og i Betragtning af, at den Sum, der udfordredes til en Havneudvidelse med Indseiling Nord for Kronborg, efter en til den danske Regjering indgiven Plan, tilsyneladende vilde blive for betydelig til, at man kunde vente den sanctioneret, anbefalede nærværende Forfatter, i Forening med de øvrige Comiteemedlemmer en Basin-Plan i nordlig Retning, der skulde forbindes med den nuværende Havn, hvorved nogle Forandringer, fornemmelig ved Indløbet, skulde foretages. Denne Havneudvidelse tiltalte Mange, deels paa Grund af, at den forenede flere af de Fordele, den nordlige Havn kunde give Byen, deels fordi Udgiften ved Anlægget vilde blive mindre end ved de tvende andre Projecters Udførelse,

men hovedsagentlig fordi den aabnede Udsigt til den nordlige Havns senere Udførelse. Der har imidlertid været Tvivl om, hvorvidt denne Plan med Hensyn til Fortifications-Principerne lader sig udføre, thi Indgravningen kommer temmelig nær ind paa Fæstningsværkerne, og den største Deel af Glaciet gaaer tabt derved.

Nærværende Forfatter foretrækker derfor en anden Plan, der i alle Henseender synes hensigtsmæssigere. Den bestaaer i at udgrave Skibsværftet, Alleen, 25 Alen ind i Glaciet, saaledes, at et Løb, 45 Alen bredt, kunde forbinde Skibsværfts-Basinet med et Basin af samme Qvadratindhold, der skulde udgraves af den vestlige Deel af Grønnehave.

Ved et saadant Anlæg vandtes den dobbelte Bolværksplads, betydelige Oplags- og store Skibsværftspladse, dertil kom vi Havet nærmere nordefter, og Anlægget omsluttede mere Byen. Omkring det nordlige Basin skulde en Rundallee remplacere den Allee, der nu fører til Kronborg, hvorved Anlægget af en Bro kunde undgaaes, og ved Træernes Opvoxen vil denne Rundallee afgive Læ for Havnen med nordlige Storme, ligesom den betydelig vil zire det omgivende Terrain. Ved Udførelsen af denne Plan maatte et Par private Eiendomme exproprieteres for at vinde Gadestrækning langs Havneanlægget, hvilket tilsyneladende ogsaa maatte skee ved den af Comiteen foreslaaede Basin-Plans Iværksættelse.

Man er i Besiddelse af flere Tegninger til en projecteret Havneudvidelse ved Helsingør, baade over Basiner og med Indsefling Nord for Kronborg, hvilke de Mænd kunne disponere over, der maatte blive anbetroet Undersøgelsen af Forholdene. Man er ligeledes i Besiddelse af mange kyndige Mænds Erklæring, over at den nordlige Retning bør følges ved Havnearbeidet.

En stor Mængde Skibsførere have undertegnet et Document, hvori Fordelene ved en nordlig Indseiling til Helsingør fremhæves, og man behøver kun gjennem Pressen at opfordre Skibsførerne til at afgive en Mening om den Nytte, et nordligt Havneanlæg ved Helsingør kunde bringe Skibsfarten i Øresund, for at erfare, at et saadant Anlæg ubetinget vilde vinde Fortrinet for ethvert andet.

Meningerne betræffende Havnesagen ere her i Byen delte, men ønskeligt er det, at den danske Regjering, som denne Sag mest vedkommer, samvittighedsfuldt vil lade den undersøge af kyndige, upartiske Mænd, saa at Arbeidets Udførelse kan blive i det Almindeliges Interesse, til Held for Skibsfarten og for Helsingør.

I Forbindelse med en større Havn vil en Jernbane via Frederiksborg til Hovedstaden, saaledes som den, der er meddelt Concession til, i commerciel Betydning overordentlig kunne gavne Helsingør. Ligesom endeel Opland derved trækkes til Byen, vil Helsingør snart blive Hovedstadens Forhavn. Kjøbenhavnske Handelshuse ville rimeligviis oprette Filialer her, og Helsingør som den vigtigste Mellemstation paa den Bane, der lettest forener Sverrig med Tydskland og England, vil komme til at udfolde en Virksomhed og et Liv, som den driftige Forretningsmand paa mange Maader kan drage sig til Nytte.

De foranførte Begunstigelser ville imidlertid først vinde i Betydning, naar Helsingør blev en Frihavn. Denne Rettighed, fremfor mangen anden, synes nødvendig at maatte tilfalde Byen som det vigtigste Subsidium ved Sundtoldens Ophør. Forbunden med Hovedstaden ved en Jernbane, der udgjør endeel af den vigtigste Handelsvei imellem Sverrig,

Preussen og England, i Besiddelse af en rummelig og sikker Havn, der under de hyppige i Sundet opstaaende Ulemper kunde blive let at befare, hvis Indgang saagodt som aldrig kunde gjøres utilgængelig af Isen, medens denne ofte i Maaneder tillukker de omkringliggende, — paa Grændsen af tvende Riger, mellem tvende af Europas mest befarede Have —, vil Helsingør som Frihavn snart blive et af de vigtigste Stabelsteder, hvor Nordsøens og Østersøens Dampskibslinier ville støde sammen. Befriet for Transittold og andre Afgifter, der nu hæmme Handelen, ved den rette Benyttelse af de Fortrin, Stedet besidder, vil Helsingør blive et betydeligt Oplagssted for udenlandske Producter, mange Commissionsforretninger ville tilflyde os, og det beroer da paa os selv, om vi ved Driftighed og Udholdenhed ville befordre Velstanden i Byen og fremme dens Opkomst til en af Nordens betydeligste Handelspladser.

I andre Henseender vilde Byen ved de anførte Begunstigelser tilvende sig Fremmedes Opmærksomhed. Dens udmærket smukke Beliggenhed, omgiven af mange Naturskjønheder, den friske Luft og det sunde Clima kunde vel foranledige flere Familier til at vælge Helsingør til Opholdssted, naar livlige og behagelige Forhold først have fortrængt de nu bestaaende, tvungne og uhyggelige. Dertil kunde Helsingør blive en fortrinlig Badeplads, svarende til Nutidens Fordringer, endog i Besiddelse af Fortrin, der kunne stille den over flere af de nu bestaaende anseteste Badesteder. Strømbadene ved Helsingør burde for lang Tid siden været anbefalede til et større Publicums Opmærksomhed. Ved nogle tilsvarende Etablissementer maatte Helsingørs Strømbade let kunne vinde første Rang blandt de concurrerende. I Forening med disse Bade kunde Marienlyst indrettes uden betydelige Omkostninger til en af de behageligste og smukkeste Cuuranstalter i det nordlige Europa, og Helsingørs Commune vil muligen kunne finde Anledning til engang med Tiden at skabe et saadant Etablissement.

Naturen har saa rigeligt udfoldet sine Skjønheder i vor Egn, og Helsingørs Beliggenhed maa unegtelig regnes for en af de smukkeste i det nordlige Europa; naar tilllige Kunsten noget mere end hidtil vil udvikle sine Kræfter, naar en Jernbane forener os nærmere med Sjællands mest befolkede Egne, naar, som vi kunne vente, at det vigtigste Endepunct af Stockholmer-Banen bliver Helsingborg, — da maa jo aabenbart Helsingør til alle Tider blive en Samlingsplads for en stor Mængde Fremmede, der ville skjænke Stedet Opmærksomhed og ikke flygtigt oversee dets herlige Omgivelser.

Ved en stor Conflux i en By formerer altid Velstanden sig, og naar kun de foranførte Begunstigelser hurtigt kunne komme os tilgode, behøve Helsingørs Indvaanere ingen Frygt at nære for den kommende Tid.

Maatte nærværende Skrift finde velvillig Modtagelse blandt et æret Publikum, — maatte det tjene som Værn imod ærekrænkende, usandfærdige Angreb paa Helsingørs

Indvaanere, begrunde Selvtillid og godt Mod hos dem, der ere bekymrede for Fremtiden, bringe Enighed og ærlig Stræben iblandt Helsingørs Borgere og bidrage til, at de Begunstigelser, Byen ved Sundtoldens Ophør billigviis kunde gjøre sig Haab om, maae tilfalde den, — da er Hensigten med Skriftet opnaaet, og Forfatteren er rigelig lønnet for sit ringe Arbeide.

SUPPLEMENT

til Skriftet

HELSINGØR OG ØRESUNDSTOLDEN.

Udtog af et paa Forlangende af det engelske Parlaments Underhuus i London udgivet Værk, betitlet:

REPORT

from the

SELECT COMMITTEE ON SOUNDDUES,

med vedføiet Critik.

(Ovennævnte Værk er kommet Forf. af det foregaaende, vedheftede Skrift ihænde, efterat dette var sluttet.)

Exempler

paa den engelske Sundtold-Comitees Forhandlinger, de af samme erklærede competente Vidners Examination, samt over de Kjendsgjerninger, Comiteen støtter sin Betænkning paa, med vedføiet Critik, refereret til

REPORT

from the

SELECT COMMITTEE

on

SOUNDDUES,

together with the

PROCEEDINGS OF THE COMMITTEE,

MINUTES OF EVIDENCE

and

Appendix.

ordered by the House of Commons to be printed.

22. July 1856

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
10	118	**Comitee-Discurs.**	Betales der Sundtold af de Varer, der importeres fra den ene østersøiske Plads til den anden?	Strax et Beviis paa, hvor stor Indsigt Spørgeren har i den Sag, han skal discutere; han kunde ligesaa godt spørge om der betaltes Sundtold af Varer, der importeres fra den ene engelske Havn til den anden.
22	295	**Do.**	Ligger Helsingør udenfor Coursen til Østersøen?	Et meget indsigtsfuldt Spørgsmaal!
23	212	**Z. G. Pearson**	spørges: Hvad vil det koste at faae et paa Helsingørs Rhed forliist Anker igjen? svarer: Jeg troer £ **100.**	Hr. Pearson har her sagt en Usandhed saa iøinefaldende, at den ei videre behøver at forklares; eller maaskee han har drømt om Forliis paa den engelske Kyst og svaret isøvne.

Pag.	Qvæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
39	574	**Mr. Chanceller of the Exchequer.**	spørges: Troer De, at man vil kunne calculere Sundtoldens Byrde for Englands Vedkommende ved at tage Totalbeløbet af Sundtolden paa engelske Skibe og paa Gods i engelske Skibe, der passere Sundet?	Maa visselig besidde overordentlige Beregningsgaver for at kunne normere rigtigt efter en saadan Calcule.
41	608	**T. Thompson**	spørges: Hørte De det andet Vidne stadfæste, at Fyrene ikke vare tændte ved Grundene? Svar: Ja, jeg har hørt det gjentagende; vi have ingen bestemte Beviser, men jeg nærer ingen Tvivl om, det er for at forlede Capitainerne til at tage Lods; thi der er mange af vore indsigtsfulde, engelske Capitainer, som, naar Stedet var forsvarligt forsynet med Bøier, og de ikke vare forpligtede til at tage Lods, vilde gaae igjennem uden denne.	Der gives sanddrue og redelige Capitainer nok, der ville kunne bevidne, at Bøier og Fyr i de danske Farvande altid ere i tilbørlig Orden, og at den danske Regjering ikke staaer tilbage for nogen i at betrygge Skibsfarten. At Skibene ere pligtige at tage Lods, er usandt.
43	636 637 638 639 640	**R. Park**	motiverer, at Opholdet i Helsingør foranledigede Søuheld ved Hull; bemærkende, at naar Skibet ikke havde standset ved Helsingør, vilde det paa en anden Tid være ankommet i Hull, og Ulykken være forhindret.	Et høist opbyggeligt Raisonnement. Det er forunderligt, at Hr. Park ikke ogsaa har motiveret de mange Søuheld, der ere forhindrede ved Opholdet i Helsingør.
46 48	709 740	**T. R. Arnott**	spørges om Underretning om en Gratification, som Øresunds Toldk. tilstaaer Skipperne og Agenterne i Helsingør,	Øresunds Toldkammer tilstaaer Capitainerne 4 % af den Told, der falder paa Ladningen, men Skibsclarerne eller Agenterne

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			svarer: Ja, det betaler en Commission tilbage til Capitainerne; det giver ham 4 % af hvad han skal betale, og det giver Agenterne 5 %. spørges: ere de 4 % et Tillæg til de 5 eller betales de af en separat Told? svarer: De betales af en separat Told.	nyde ingensinde Godtgjørelse af Toldkammeret, hverken for Skibet eller Ladningen. Mr. Arnotts Forklaringer i saa Henseende ere usande.
55	848	**Comiteequæstioner.**	Det er beviisliggjort her, at den danske Regjering kun faaer 40 % af hvad der betales for Sundtold, er det forstaaet, at kun 1/4 Deel af hvad der beregnes Ladningen og Skibet betales til Regjeringen? Jeg fremfører det efter en Skibsregning paa 16 Daler, hvoraf kun 4 Daler og nogle Styver gaae i den danske Statskasse. Men mit Svar berører ikke Skibets Ladning.	En absurd og urigtig Fremstilling! Sundtolden betales kun af Ladningerne; Skibene derimod betale visse Afgifter til den danske Statskasse, saasom Fyrpenge, Embedsgebyr, Translation, Inspecteur, Fattigespenge, Mulct, Copie, hvilke Gebyrer, naar de ere iberegnede, specificeres paa Øresundspasset. Den omhandlede Skibsregning maa altsaa have indeholdt nogle af disse Poster, fornemmelig: Fyrpenge . . Sp.Rd. 4. 24, Embedsgebyr — 3, Translateur efter Omstændighederne ifølge Tariffen m. v., som man imidlertid, paa Grund af den ufuldstændige Fremstilling, ikke kan angive.
65	1005	**J. Ormston**	spørges: Om Seilskibe behøve at standse for at afvente Clareringen i Helsingør? svarer: Der kan ikke være	Usandhed og Malice! Seilskibe, kommende fra Nordsøen, kunne erholde Pas in blanco, og fra Østersøen

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			Tvivl om, at det kunde arrangeres saaledes, men Sagen er, at den danske Regjering vil ikke tillade det.	behøve de ikke at opholde sig, men kunne seile directe igjennem og sende Papirerne til Clareringen ved Toldkammeret fra Bestemmelsesstedet.
67	1040	**Do.**	Det er en bestemt Told. Det er en bestemt Afgift, hvorom vi ingen Control have, og hvoraf ingen særskilte Undtagelser af hvad der er indført i Protocollen vil kunne finde Sted, nemlig, at et vist Quantum Hvede, sendt i et privat Skib, har betalt 6 Rigsdaler 2 Styver, som til 28 ℔ udgjør 8 £ 4 S 2 ℔, og ere Vexler indsendte for dette Beløb.	Nonsens, som ikke kan forstaaes! Hr. Ormston vil dog vel ikke bilde Comiteen ind, at en Afgift, der oprindelig var 6 Rdlr. 2 Styver, af Helsingørs Skibsclarerere er udgjort til 8 £ 4 S 2 ℔.
76 77 134	1218 1248 2174	**Comiteequæstioner.**	Spørgsmaal om at seile fra Hamborg via Lübeck til Østersøen eller Retour samme Vei.	Geographiske Kundskaber!
92	1556	**A.G. Robinson:**	Expederes et Dampskib hurtigt i Kjøbenhavn, vil det ikke vare længere end 5 à 6 Timer før det er seilfærdigt, men det varer 5 à 6 Timer længere, førend Passet arriverer.	Usandhed! Dampfartøierne komme næsten altid i Besiddelse af Papirerne fra Øresunds Toldkammer før Skibet er seilfærdigt, da der medgaaer lang Tid til Kulforforsyningen m. m.
95 96	1595 1599	**J. Temperley**	bemærker, at et Skib paa c. 300 Tons har omtrent 10 £ Toldafgifter Tour og Retour, hvilke tilflyde den danske Statskasse med Undtagelse af 10 S eller 20 S, som engelske Skibe maae betale til Kirken.	Usandhed! Toldafgifterne ere mere end doublerede, og engelske Skibe betale ingen Kirkepenge.

Pag.	Question Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
99	1640	**R. Fleming**	forelæser et Brev fra the secretary of the Chamber of Commons of Dundee, dateret 17. Juni 1856, hvori motiveres Ulemperne ved Helsingør, at Rheden sædvanlig er opfyldt med Skibe, saa at de, der med gunstig Vind om Natten komme seilende, ikke kunne løbe imellem den store Flaade, og forhindres i at gaae videre, hvorved ofte en heel Reise tabes. Capitainerne maae tage Færgebaad, som betales efter Veirets Beskaffenhed fra 1 £ 1 $ til 5 £ 5 $, i visse Tilfælde endog **meget høiere.**	Feilagtige Begreber og Usandhed! Localitets-Forholdene, ikke Sundtolden, ere Aarsag i, at der ofte paa Helsingørs Rhed samles en stor Flaade af Skibe, og Ulemperne ville fremdeles ved Sundtoldens Ophør være tilstede. (See det foregaaende Svar Nr. 1 til den engelske Sundtold-Comitee.) Bemærkningerne over Baadhyren ere usande, som den foregaaende Oversigt af Baadhyretourene i 1853 vil godtgjøre.
101	1647 1650	**Do.**	tvivler paa, at Agenterne i Helsingør betale Capitainerne eller godtgjøre Skibsrhederne den af den danske Regjering bevilgede Gratification, 4 % af Toldbeløbet.	Graverende og falske Hentydninger! Gratificationen, der ene tilkommer Capitainerne, bliver dem enten contant udbetalt, eller dem godtskreven i Skibsregningerne af Helsingørs Skibsclarerere.
107	1646 1647	**Do.**	anfører, at britiske Skibsrhedere og Kjøbmænd maae, foruden de virkelige Toldafgifter, betale Agenterne i Helsingør en forhøiet Afgift, der udgjør omtrent 70 % mere, end hvad den danske Statskasse hæver.	Usandhed, beviist ved den foregaaende Oversigt af de samlede Udgifter, der angaae Øresundstolden.
117 187	1896 Appendix	**C. Alcock:**	Den danske Regjering har fastsat, at Mæglernes Commission skal være 3 %, hvilket ofte	Malice og Usandhed! Agenterne i Helsingør beregne høist 3 %, i visse

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			foraarsager en stor Deel Ubehageligheder imellem Capitainerne og Agenterne, thi de beregne ofte mere end 100 % af Tolden. For Exempel: Tractaten bestemmer, at et Skib lastet med Kul kun har at erlægge 13 Rdlr, men Skibet beregnes af Agenterne 2 £ 17 ß 3 ₰ mere, hvilket jeg vil bevise med en Regning, som jeg overlader Comiteen: **Skibsregning,** forelagt Sundtold-Comiteen af Mr. Ch Alcock, pr. „Jane Isabella“: Opgaaende Omkostninger. Fyr . . . . . £ 1. Told . . . . . - „ 1 ß 1 ₰ £ 1. 1. 1. Regningens Beløb 3. 18. 4. formeget beregnet £ 2 17 ß 3 ₰	Tilfælde mindre, af Sundtoldens Totalbeløb. Commissionen for et Skib beregnes efter Læstedrægtigheden, og høist calculeret vil den neppe udgjøre **10 Rdlr.** for hvert Skib, der passerer Øresund. Den omhandlede Skibsregning, der ufuldstændigt er specificeret, indbefatter naturligviis, foruden Fyrafgiften, Toldembedsgebyr: **6 Rdlr.** og de Extra-Afgifter, der paa den Dag, Skibet clarerede, maatte være forekomne, eller under visse Omstændigheder tarifmæssig ere fastsatte. Hr. Alcocks Fremstilling er selvfølgelig falsk.
117	1899	**Do.**	Naar et Skib ankommer Kl. 2, kan det ei blive expederet saa at det kan løbe igjennem Grundene den Aften. Clareringstiden er om Vinteren til Kl. 4 Efterm, og Clareringen varer sædvanlig omtrent 2 Timer, og Skibet maa altsaa blive liggende Natten over, saa at det almindelige Ophold er fuldkomment en Dag, fordeelt paa hele Aaret. Opholdet og Omkostningerne for at komme iland ere mest til Besvær.	Usandhed! Clareringstiden i Helsingør, som kan sees af Tariffen, er: Sommer fra 6 Morg. til 10 Aften Vinter - 8 — - 8 —, og i denne Tid effectueres Clareringen uden Ophold.

Pag.	Question Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
118	1916	**Do.**	bliver spurgt: De siger, at den danske Regjering faaer 70,000 £, og De har sagt, at engelske Kjøbmænd betale omtrent 400,000 £; hvorledes forklarer De denne Calculation? svarer: Jeg multiplicerer 72,000 £ eller 75,000 £, som den modtager, med 3, hvilket vil udgjøre 216,000 £. Vi betale 3 Gange saa meget som vi behøve, og naar vi tillægge den samme Summa for Ophold, hvilket vi vel kunne gjøre, vil det blive 400,000 £ til Skibsrhedere og Kjøbmænd; dette er den Calculation, jeg gjør over den samlede Afgift ved at passere Sundet.	Hr. Alcock rutter fortrinlig med Tusinder af £, og man maa visselig være meget glad ved at gjøre hans Bekjendtskab: en Mand, som den engelske Sundtold-Comitee har erklæret for et competent Vidne, og paa hvis Forklaringer den tildeels støtter sin Betænkning som paa Kjendsgjerninger. De Extra-Afgifter, der i Helsingør, foruden Sundtolden, belastes Skibsfarten og Handelen, udgjøre høist 16 % af Sundtoldens Totalbeløb, som bevises af den foregaaende Oversigt af de samlede Afgifter, der ere i Forbindelse med Sundtolden. Hr. Alcock anfører, at de udgjøre over 400 %, og naar vi altsaa drage Facta fra, bliver Facit: en uforskammet Usandhed.
119	1924	**Do.**	bliver spurgt: Som Capitain fik De da Gratification? svarer: Visselig; jeg syntes ikke om den, men da den blev mig tilbudt, tænkte jeg, det var bedst jeg modtog den.	Hr. Alcock besidder særdeles Æresfølelse, kan man mærke!
„	1928	**Do.**	anfører som Beviis paa, hvor præjudicerende Sundtolden virker paa den engelske Østersøhandel, at der i 1849 foer 6,885, i 1853 derimod kun 4,665 engelske Skibe paa	Nonsens! Hr. Alcock synes at være en dygtig Calculationsmester! Han forlanger, at der i et Aar, hvor Krigen imellem Vestmagterne og Rusland er nærforestaaende, skulde gaae

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			Østersøen, visende altsaa en Aftagen af 2000.	ligesaa mange engelske Skibe til Østersøen som i et Fredsaar. En viis Anskuelse!
119	1930 1931	**De.**	forklarer, at engelske Skibsrhedere kun employere deres Skibe til Østersøfarten, naar de ellers ikke have noget for dem at gjøre! spørges: Troer De, at Aarsagen heri er Sundtolden? svarer: Visselig, for en stor Deel; for sædvanlig som Kjøbmænd maae vi søge Skibe til at bringe vore Ladninger hjem; det første en Skibsrheder vil spørge om, er: hvorledes forholder De Dem med Sundtolden? De maa give høiere Fragt. Selvfølgelig kunne vi ikke give høiere Fragt, end som der tilbydes os, og deri findes Grunden; for at give en Idee om, hvormeget Preussen vinder derved, vil jeg bemærke, at i Aaret 1849 var Antallet 1361, og i Aaret 1855: 3487, visende en Tilvæxt i Sundfarten af 2100 preussiske Skibe.	Forsætlig falsk Fremstilling! Hr. Alcock bliver sin Rolle tro. Han forstaaer at dupere sine Examinatorer, og han maa godt kjende dem, siden han tør vove at fremkomme med slige Argumenter. At en Comitee, udnævnt af det engelske Parlamenter, vil tage imod Hr. Alcocks opdigtede Productioner og benytte disse til sine Forhandlinger, er ubegribeligt. Hr. Alcock mener naturligviis, at engelske Kjøbmænd kunne billigere fragte fremmede Skibe end engelske. — Hvorledes kan Sundtolden være Aarsag heri? Han normerer den preussiske Skibsfart efter Aaret 1849, da Preussen og Danmark vare i Krig, og 1855, da Krigen var igang imellem Rusland og Vestmagterne, og man vil ikke antage, Hr. Alcock skulde være saa stupid, at han ikke kan indsee, at under de nævnte Forhold maatte selvfølgelig den ene Nations Skibsfart paa Østersøen aftage, samtidig som den Andens tiltog.
125	2018	**G. W. Hudson:**	Jeg talte om Ubehagelighederne ved Standsningen. Vin-	Stupiditet, Usandhed og urigtig Fremstilling!

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			den er meget variabel, og fra den samme Capitain forstod jeg, at med stille Veir løb Strømmen sædvanligt ud efter, og da der ingen Dampskibe ere tilstede, nødsages Skibene til at stoppe indtil Daggry den næste Morgen, og det paa Grund af det dem vederfarede Ophold, og i nogle Tilfælde har det meget alvorlig Indflydelse. Jeg vil anføre et Exempel, hvor vi havde et Skib, der lastede i St. Petersborg, og paa Grund af en Sneestorm kunde det ikke complettere Ladningen i 3 Dage, og Skibet blev da holdt tilbage af contrair Vind. Det blev opholdt 2 ½ Maaned i at gjøre Reisen fra Sunderland og tilbage til Hull.	I Helsingørs Havn ligge 2de Buxeerdampskibe til Skibsfartens Disposition. Det er en Kunst at udfinde, hvorledes en Sneestorm i St. Petersborg kan tilregnes Øresundstolden, eller at Skibets Ophold i St. Petersborg er foraarsaget ved Øresundstolden.
127	2052	**D'Israeli:**	Ladninger af Planker ere meget usædvanlige, ere de ikke?	Et meget discret Spørgsmaal!
132	2121 2122 2123 2124	**Comitee-Discurs, G. W. Hudson, Deasy m. fl.**	Er der i det Hele taget nogen Standsning ved at indlevere Papirerne? — Nei, Mæglerne faae de nødvendige Oplysninger naar Dampskibet passerer op. Af hvad Ladningen vil blive nedgaaende? — Ja, Capitainen vil give ham en Fortegnelse herover, muligen igjennem Mægleren paa Ladningsstedet til Mægleren i Helsingør.	Sammensurium af Nonsens og Modsigelser! Først indgiver Capitainen, opgaaende, en Fortegnelse over Ladningen nedgaaende. Dernæst sendes Fortegnelsen til Mægleren i Helsingør fra Mægleren paa Ladningsstedet, saa communicerer Capitainen Mægleren i Helsingør fra Destinationsstedet.

Pag.	Qvæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			Han maa da have meget stor Tillid til Capitainen? — Visselig maa han; den danske Regjering har Tillid til Capitainen, naar han indgiver sin Fortegnelse over Ladningen. Hvorledes kan han opgaaende vide, hvilken Ladning han bringer tilbage? — Visselig, forinden han forlader Destinationsstedet, hvor han faaer sin Ladning, kan han snart communicere Mægleren, hvad han har ombord.	En respectabel og opbyggende Discurs! Capitainerne enten sende deres herværende Commissionairer Skibspapirerne fra Ladningsstedet til Clarering ved Øresunds Toldkammer, eller ogsaa indgive de personligt Documenterne over deres indehavende Ladning, naar de ankomme med deres Skibe hertil.
143	2337 2338 2339	**A. Buchanan,** britisk Minister ved det danske Hof:	Der er omtrent 6 ansete engelske Huse. Der er 4 eller 5 andre, og foruden maaskee 20 danske og fremmede Huse, tilsammen formoder jeg der er omtrent 30. Jeg har hørt fortælle, at Huse, som gjøre gode Forretninger, kunne tjene 2000 £ om Aaret; men det er umuligt at erholde nogen nøiagtig Oplysning over en Gjenstand af den Art.	Er der kun 6 ansete Huse i Helsingør? — og ere disse 6 alene engelske? Hvad forstaaes ved de **2000 £**? Menes Nettogevinst, fraregnet Contoirhold m. m.? Man kan begribe, at ingen nøiagtig Oplysning herover kan erholdes; men uhensigtsmæssigt synes det at discutere en Gjenstand, hvortil man ingen Kjendskab har.
155	2539	**Do.**	spørges af Hr. Mitchell: Af hvad De har hørt, mener De, at det er en overdreven Beskrivelse af Tabet, som britiske Skibsrhedere og Kjøbmænd vederfares paa Grund af deres Skibes Ophold i Helsingør, at der nemlig paabyrdes dem en Udgift liig Sundtoldafgiften? —	Hr. Buchanan tilstaaer altsaa, hvad man ogsaa af en retskaffen Mand maatte kunne vente, at Vidnernes Beskrivelse over Sundtoldens Ulemper ere overdrevne; men han gjør Spørgsmaalet tvivlsomt, fordi han ikke kjender til de helsingørske Forhold. Han tvivler ikke paa,

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			Ja, det er vanskeligt at have nogen Mening herom, thi jeg veed ikke, hvad de betale. Der er ingen Tvivl om, at Skibene ere udsatte for store Ubehageligheder ved Opholdet der. Et Tilfælde mødte mig selv under Krigen. Adskillige Transportskibe ankom til Kjøbenhavn med Tropper ombord. Capitainerne havde landet*) og sagde, at de ikke kunde komme igjennem Grundene, og paa mit eget Ansvar var jeg nødsaget til at tage Dampskibe for at lade dem buxere igjennem, fordi jeg fandt det nødvendigt, at de skulde naae deres Bestemmelsessted. Et Kjøbmandsskib vil være udsat for de samme Ubehageligheder. *) Formodentlig i Helsingør. Forf.	at der er store Ubehageligheder forbundne med Sundtolden, men han beviser Intet, han fremstiller Alt uvist, og der er dog ingen britisk Undersaat, der bedre burde kjende de stedlige Forhold end Ministeren ved det danske Hof. Hr. Buchanan har vistnok glemt, da han anførte hosstaaende Tilfælde med Transportskibene, at der ingen Afgift betales af Kongelige eller Regjerings Transportskibe eller Sundtold erlægges for Soldater. Disse Capitainers Landgang i Helsingør maa altsaa have været forsætlig, ikke nødvendig, og kan Opholdet søges i andre Grunde, ikke i Sundtolden.
169	2780	Do.	Jeg skulde ønske at gjøre en Bemærkning med Hensyn til en Ting, som jeg sagde i min Forklaring den foregaaende Dag. Jeg blev spurgt, om Flaget vilde beskytte Ladningen; eftersom Tolden hæves paa Varerne; jeg var af den Formening, at det kunde gjøre det, men senere ved at referere til Tractaten af 1841, har jeg forandret denne Mening; fra Anordningen i denne Tractat	Af Hr. Buchanans Forklaring kan man ikke forstaae andet, end at den Mening, han vilde forandre, ikke bliver det. Forøvrigt havde man ventet, at Hr. Buchanan, der her i Danmark er bekjendt som en rettænkende Mand, vilde have givet en upartisk Skildring af de Forhold, han var kaldet til at forklare, og maatte han da tillige have oplyst Comiteen om, at Helsingør tilbyder

Pag.	Quæstion Nr.	Ordfører m. m.	Sujet.	Critik.
			slutter jeg mig til, at Varerne ville besidde det Skibs Privilegier, som fører dem.	Handelen og Skibsfarten mange væsentlige Fordele.
158	2582 2583	**Comiteequæstioner.**	Hvad er Antallet paa Agenterne i Helsingør efter Deres Liste? — Omtrent 40. Naar hver Enkelt i et Aar fortjener 1500 £, vil dette ikke udgjøre en samlet Afgift paa Handelen af 60,000 £ om Aaret? — Nei, thi det vil ikke falde paa England alene, og tillige vil en Deel deraf være Gevinst paa de Varer, som de forhandle.	Feilagtige Calculationer. (See Overslaget af den samlede Afgift, i Svaret til den engelske Sundtoldcomitee. Er Østersøhandelen alene for England?
169	2786	**Do.**	Dersom Deres Udtydning af Tractaten er rigtig, og dersom et Rostocker-Skib med russisk Flag slet ingen Told betaler, og det derfor kunde føre nogle Varer fra andre Lande, vilde det da ikke have hele Fragthandelen paa Østersøen?	Meningsløst! Rostocker-Skib under russisk Flag?
		G. Buchanan:	Jeg troer, at nogle Privilegier, som existere ved gamle Tractater, maae indskrænke sig til Skibe, gaaende til eller kommende fra visse Pladse. Det er umuligt at begrunde nogen Mening om denne Gjenstand uden at have alle Tractaterne for sig, og fuldkomment studere Quæstionerne.	Man troer Alt, men veed Intet.

De ovenstaaende ere kun faa af de mest iøiefaldende Puncter i det beundringsværdige Værk, der paa Forlangende af det engelske Parlaments Underhuus er udgaaet, og som med enkelte Undtagelser indeholder en Samling af Malice, Usandheder, Uvidenhed, Stupiditeter, Nonsens &c.

At mange af de examinerede Individer have været Mænd uden Dannelse, der for at befordre deres Interesse ikke raadspurgte deres Æresfølelse, kan man begribe; men at en Comitee af en bedre Classe træder sammen for at discutere en Sag, hvortil den intet Kjendskab har; at den i sin Betænkning som Kjendsgjerninger optager en Samling af Usandheder, hvilke den selv har taget for gode Producter, endskjøndt der kun behøvedes ubetydelig Eftertanke og faa Kundskaber til at opdage det Forkastelige deri, — kan ikke forsvares.

Man vil haabe, at Parlamentet og Folket i England bedre ville vide at skjelne Ret fra Uret.

Efterat de nævnte urigtige og forkastelige Beviser ere anførte, vil man ikke glemme at gjøre Publicum bekjendt med 3 Mænd, der paa en hæderlig Maade have aflagt Vidnesbyrd for den engelske Sundtold-Comitee:

Edgar Alfred Bowring, Esq.,
Thomas Matthias Weguelin, Esq.,
Mr. Joseph Berridge.

E. A. Bowring, Esq., Præsident i Handels-Collegiet, synes at være godt bekjendt med Sundtoldens Historie, og i Besiddelse af nøie Kjendskab til Tractaterne, der vedgaae Sagen.

Hans Forklaringer ere retfærdige.

T. M. Weguelin Esq.'s Oplysninger, Beviser og Meninger, fornemmelig anførte Pag. 159—168 udtrykke en respectabel og redelig Persons Tænkemaade, og havde Sundtold-Comiteen holdt sig til lignende Vidners Forklaringer, vilde dens Betænkning være støttet til Sandhed, hvad den nu derimod ikke er.

Paa en naturlig Maade, fra sit Synspunct, fremstiller han Sundtolden som en unødvendig Afgift, der foraarsager Skibene Ophold, — og ønsker han dens Afskaffelse.

Hans Foredrag ere dannede, frie for Partiskhed, mandige og sanddrue; saavidt som hans Kjendskab til Sagen strækker sig, ere hans Oplysninger begrundede i Retfærdighed.

Han anerkjender, at Handelen og Skibsfarten nyde væsentlige Tjenester af Helsingør, hvilke han frygter for, ikke saa let ved Sundtoldens Ophør kunne erstattes.

Han udtrykker sig overhovedet saa fornuftigt, klart og fatteligt, at Sundtold-Comiteen i sin Betænkning b rde have fremhævet Hans Beviisførelse, thi deri kunde Comiteen være berettiget til at paaberaabe sig paa Kjendsgjerninger.

Mr. Joseph Berridge's Forklaringer, Pag 155—159 og 170 ere i visse Henseender rigtige og upartiske, men han synes ikke at være nøie bekjendt med Forholdene her.

Ved nu at have fuldendt en Critik, der efter min Overbeviisning berører de Paagjældende efter Fortjeneste, vil man see, at den Sanddruhed og Oprigtighed, der bør være

frie Mænds Særkjende, ingenlunde har ledet den engelske Sundtold-Comitees Forhandlinger. Og naar vi følge den engelske Presses Commentarer over Sundtoldspørgsmaalet, finde vi da ikke de mest confligerende Begreber og Anskuelser? Ere Meningerne ikke Interesserne aldeles undergivne, og Anskuelserne om Pligt og Æresfølelse almindeligviis samvittighedsløse?

England, der saa ofte igjennem sin Presse fortæller os om sine uinteresserede Bestræbelser for Menneskehedens Vel, lad det overtyde Verden om, at disse ikke bestaae i tomme Floskler, eller at Selvinteressen ikke udgjør den integrerende Deel deraf! Lad det vise os, at det indenfor sine egne Grændser beskytter Sandhed og Ret, at den tilbørlige Indignation for uværdige Begreber og foragtelig Handlemaade er tilstede, og de Individer, der saa letsindigt under Sundtoldcomitee-Forhandlingerne have ødslet med usande Forklaringer og urigtige Fremstillinger ville staae blottede som Æreskjændere.

Honni soit qui mal y pense!