

# INDLEDENDE BESKRIVELSE AF DANMARK.

Redigeret af ADOLPH JENSEN.

	Pag.
I. LANDET.	
1. Indledende geografisk Oversigt. Af Departementschef ADOLPH JENSEN ...	1
2. Den topografiske Opmaaling og Kortlægning. Af Oberst N. P. JOHANSEN ..	3
3. Den økonomiske Opmaaling og Matrikuls kortene. Af Professor N. THORKIL- JENSEN .....	6
4. Landets geologiske Beskaffenhed. Af Direktøren for Danmarks geologiske Undersøgelse, Dr. phil. VICTOR MADSEN .....	8
5. Landets Overfladeforhold. Efter Professor N. V. USSING .....	17
6. Farvandene. Af Kommandør H. RAVN .....	20
7. Klimaet. Af Statsmeteorolog H. HANSEN .....	25
8. Bebyggelse og Stednavne. Af cand. mag. GUNNAR KNUDSEN .....	30
9. Den administrative Inddeling. Af Afdelingschef GUNNAR DAM .....	32
II. BEFOLKNINGEN.	
1. Raceforhold. Af Læge SØREN HANSEN .....	35
2. Folketallets Størrelse og Vækst. Af Kontorchef H. CL. NYBØLLE .....	38
3. Befolkningens Sammensætning. Af Samme .....	47
III. STYRELSEN.	
1. Statsforfatningen. Af Professor, Dr. jur. KNUD BERLIN .....	58
2. Statsforvaltningens Organer. Af Samme .....	67
3. Kommunerne og deres Styrelse. Af Samme .....	71
4. Statens og Kommunernes Finanser. Af Kontorchef CORDT TRAP .....	75
IV. NÆRINGSLEVET.	
1. Landbruget. Af Professor O. H. LARSEN .....	82
2. Skovbrug og Jagt. Af Skovrider O. G. KONRADSEN .....	102
3. Havebruget. Af Havebrugskandidat ANDREAS MADSEN .....	107
4. Fiskeriet. Af Fuldmægtig, cand. mag. AAGE STRUBBERG .....	112
5. Industri og Haandværk. Af Departementschef ADOLPH JENSEN .....	117
6. Handelen. Af Samme .....	127
7. Skibsfarten. Af Samme .....	136
8. Samfærdselsmidlerne. Af Samme .....	138
9. Penge- og Forsikringsvæsen. Af Kontorchef EINAR COHN .....	141

V. SOCIALE FORHOLD.		Pag.
1. Den sociale Lagdeling. Indtægts- og Formueforhold. Af Afdelingschef GUNNAR DAM .....		150
2. Arbejder- og Arbejdsgiverorganisationer. Af Departementschef ADOLPH JENSEN .....		156
3. Offentlig Forsorg for Ubemidlede. Af Kontorchef CORDT TRAP .....		161
4. Boligforhold. Af Sekretær, cand. polit. SVEND NIELSEN .....		172
VI. KULTURELLE FORHOLD.		
1. Kirkelige Forhold. Af Departementschef V. HOLBØLL .....		177
2. Undervisningsvæsen. Af Rektor JULIUS NIELSEN .....		180
3. Museer og Samlinger for Kultur og Kunst. Af Museumsinspektør CHR. AXEL JENSEN .....		185
4. Fredlysnng af Oldtidsmindesmærker. Af Museumsinspektør C. NEERGAARD		190
5. Arkitektoniske Mindesmærker og deres Bevaring. Af Museumsinspektør CHR. AXEL JENSEN .....		193
6. Naturfredning. Af Professor, Dr. phil. A. MENTZ .....		197

---



## 6. Handelen.

Udgangspunktet for Fremstillingen af Danmarks Handel vil vi — ligesom for Industriens Vedkommende — tage i Tiden omkring Overgangen fra det 18. til det 19. Aarhundrede.

De tre Decennier fra c. 1780 til 1807, som er blevet betegnet som „den glimrende Handelsperiode“, var jo som Helhed langt fra noget lykkeligt Tidsrum for vort Land. Der skete ganske vist store Ting, der forberedtes Reformers af dybt indgribende Betydning, men den økonomiske Tilstand var i og for sig alt andet end tilfredsstillende. Landbruget stod i Sammenligning med senere Tid paa et saare lavt Trin, Industrien laa i Svøbet, Statens Finanser vanrøgtedes, og Pengevæsenet gik mere og mere i Forfald; de politiske Forhold skulde heller ikke begunstige den materielle Udvikling i nogen Retning. Og dog er Betegnelsen „den glimrende Handelsperiode“ træffende nok. Men det maa da straks tilføjes, at Udtrykket kun tager Sigte paa den udenrigske Omsætning, og endda kun paa en Del af denne, nemlig den saakaldte „store Handel“, Kolonialhandelen. For Indenrigsomsætningen, for Handelsvirksomheden som Led i Landets daglige Økonomi var Tidsforholdene lidet gunstige. Men for at forstaa denne Modsætning er det nødvendigt at klargøre sig Handelslovgivningens daværende Standpunkt.

Fra Midten af det 17. Aarh. til Slutningen af det 18. havde den merkantilistiske Politik været raadende. Regeringens Bestræbelser var stadig gaet ud paa at skabe en saakaldet „gunstig Handelsbalance“, d. v. s. at Udførselen oversteg Indførselen, saa at der kunde fremkomme en Værdiforskel i Danmarks Favør, som Udlandet maatte betale med Penge. Midlet hertil var en Række Tvangsforanstaltninger som høj Told, Indførselsforbud og Udførselspræmier, Udstedelse af Privilegier og Monopoler. Ganske i samme Aand var den Tvangsordning, hvorved man søgte at regulere den indenrigske Omsætning. Saa at sige al Handel var monopoliseret for Byerne, og her herskede Lavstvungen (selv om denne var noget mindre streng for Handelsvirksomheden end for Haandværket), endvidere Torvetvang og faste Takster for mange Varer. Omsætningen mellem Land og By trykkes af Afgifter („Portkonsumptionen“), mellem de enkelte Landsdele af forskellige Monopolbestemmelser og en Række urimelige Kontrollforanstaltninger. Saadan var de legale Vilkaar for Handelsvirksomheden i den Periode, man har kaldet „den glimrende“. Hvordan var nu den faktiske Tilstand, svarede den til Navnet?

Det er klart, at Indførselshandelen ikke kunde være overvældende, al den Stund Bestræbelserne netop gik ud paa at gøre Importen saa lille som muligt. Og Udførselen maatte naturligvis i Længden svare dertil, hvis der ikke skulde ophobes Masser af ædelt Metal i Landet til ingen Nytte. Hvad den indenrigske Handel angaar, var denne maaske større, end man skulde formode efter de mange hæmmende Baand, men dette havde sin Grund i, at Regeringen bestræbte sig for at lede hele Landets Omsætning ad bestemte Veje — eller Omveje — især over København, Sædet for Kælebarnet, den „store“ Handel.

Lige siden første Halvdel af det 17. Aarhundrede havde man haft Blikket aabent for den Fordel, Kolonialhandelen kunde give, naar den blev drevet paa hensigtsmæssig Maade. Gennem Privilegium paa Privilegium var der i Tidens Løb

oprettet en Række monopoliserede Handelskompagnier. Nogle af dem forsvandt, men andre kom til, og Staten selv tog Affære. Ved Overgangen til det 19. Aarhundrede havde navnlig Det Danske Asiatiske Kompagni og Regeringshandelen paa Vestindien deres bedste Tid, ligesom flere private Handelshuse i København drev store Forretninger paa Ostindien. — Denne efter Datidens Forhold betydelige Handel paa fjerne Lande var i og for sig en sund og til Tider endog særdeles rentabel Forretning, men den blev dog i væsentlig Grad baaret oppe af en gunstig og godt udnyttet Konjunkturbølge. Slutningen af det 18. og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede var jo en saa at sige uafbrudt Krigstid for Europa, men Danmark var neutralt og benyttede sin Neutralitet til at gøre Fragttjeneste for de krigsførende Sømagter. Den almindelige Krigstilstand bidrog ogsaa stærkt til at gøre København til Centrum for Østersøhandelen i en stor Del af denne Periode. Da saa Krigen kom i 1807, var hele Herligheden som blæst bort. Selv efter at Krigens Ødelæggelser paa andre Omraader var forsvundne, laa Handelen nede, den store Handels Forudsætning var borte; nu kom Europa ind i en Fredsperiode, og der var ikke mere Brug for danske Skibes og danske Købmænds Tjeneste.

Det Tab, Krigen saaledes foraarsagede ved at gøre Ende paa Danmarks daværende Storhandel, faldt imidlertid ganske overvejende paa København, fordi denne By havde været saa godt som ene om Forretningen. I det hele taget var der i hine Tider langt større Forskel mellem Hovedstadens og Provinsernes Handelsforhold end nutildags. København var paa saa at sige alle Punkter den begunstigede. Den var begunstiget ved sin Beliggenhed ved Sundet, Østersøhandelens Landevej, ved sin Overvægt i Folketal, ved at være Hoved- og Residensstad, og endelig ved en Række Monopoler, som Regeringen havde tilstaaet den, bl. a. Eneretten til at have Oplag af de saakaldte „fire Species“ (Vin, Brændevin, Salt og Tobak). Følgen af alt dette var, at København ikke alene blev den danske Handels Midtpunkt, men i Virkeligheden den eneste Plads i Landet, hvis Handel havde nogen større Betydning. Købmændene i Provinsbyerne tog den største Del af deres udenrigske Varer hjem gennem Hovedstaden, og herfra maatte de iøvrigt ogsaa forsyne sig med en Mængde indenlandske Industriprodukter. Provinsbyernes Handel bestod nærmest i at forsyne de tilgrænsende Landdistrikter med de yderst faa Forbrugsvarer, som Beboerne ikke selv kunde frembringe ved Husflid.

Den Tvangsordning, der foran er skildret i korte Træk, var allerede brudt i Princippet, før det 19. Aarhundrede oprandt. Efter at man havde gjort den økonomiske Friheds Princip et Par vigtige Indrømmelser ved to Forordninger af 1788 om Ophævelse af hidtil bestaaende Indskrænkninger i Handelen med Korn og Kreaturer, stilledes Udenrigshandelen paa en helt anden Fod ved Toldforordningen af  $\frac{1}{2}$  1797. Dennes væsentligste Betydning laa maaske mindre i dens mange Detailbestemmelser og dens nye Toldtarif (hvorunder Ophævelse af alle de bestaaende Udførselsforbud og de fleste af Indførselsforbudene), end i det Frihedens Princip, den fastslog, og som bl. a. gav sig Udslag i de vigtige Bestemmelser om Kreditoplags- og Transitoplagsret, der nu, i Modsætning til tidligere, tilstodes alle vigtigere Varer og alle Søkøbstæder.

Disse kloge og radikale Foranstaltninger havde just begyndt at sætte Frugt, da Krigen kom, og derefter den ulykkelige, forvirrede Tid, da al økonomisk Virk-



somhed var i højeste Grad hæmmet paa Grund af Usikkerheden i Pengeforholdene (se p. 141). Og selv efter at der igen var begyndt at komme Orden i Pengevæsenet, var der kun lidt at bygge en Handelsvirksomhed op paa. Der var ingen Kapital, ingen Koffardiskibe, ingen industriel Virksomhed af Betydning, — derimod et Landbrug paa Ødelæggelsens Rand, og dyb Armod i alle Samfundsklasser. Naar der ikke desto mindre allerede i Tyverne — og langt mere i Trediverne — begyndte at gro en ny og solid Handelsvirksomhed op, skyldtes det utvivlsomt for en stor Del de direkte og indirekte Virkninger af de Reformlove, der allerede var et Slægtled gamle. Nedsættelsen af Toldbeskyttelsen bevirkede saaledes, at flere og flere fremmede Artikler kunde indføres i Landet. Ogsaa Landboreformerne fik her Betydning; saaledes medførte Udskiftningen en Stigning i Kornavlens og i Produktionen af andre Landbrugsvarer til Salg. Det var vel en lille, beskedne Handel, der voksede op, men den var mere solid end den „glimrende Handelsperiodes“; den byggede paa det nationale Behov, dens Opgave var at forsyne Landet med de fremmede Varer, som der virkelig var Brug for, og at afsætte vor stigende Overskudsproduktion af Landbrugsartikler til Udlandet. I denne Sammenhæng kan det nævnes, at Udførselsafgiften paa Korn ophævedes i 1820, og at Udførselstolden paa Kvæg nedsattes i 1827.

Samtidig med at den nye Handelsvirksomhed voksede op, skete der en dobbelt Forskydning, som i det væsentlige gik ud over København. Efter at de københavnske Handelshuse havde mistet deres Kapital og Kredit, gled en Del af den Provinshandel, der før var gaaet over København, over til Provinskøbmandene selv, men kun en mindre Del, Resten kom Hamborg tilgode. Man kan sige, at i det store og hele var Bevægelsens Retning den, at Provinsernes Indførselshandel gik over paa hamborgske Hænder, og deres Udførselshandel (mest med Korn) gik København forbi og blev en direkte Afsætning til fremmede Pladser. Ogsaa Øresundstolden virkede stærkt hæmmende paa Hovedstadens søværts Omsætning.

Naar det under disse Omstændigheder dog ikke lykkedes Provinsbyerne at naa synderlig vidt, skyldtes det vistnok i det væsentlige, at deres Købmandsstand gennemgaaende manglede Dygtighed. Ligesom i vore Dage klagedes 'der i hine Tider over, at 'der var alt for mange Handlende, og de fleste af dem var uden kommerciel Uddannelse og uden tilstrækkelig Kapital. Som Følge heraf havde Købmændenes udenlandske Forretningsforbindelser alt for let Spil, og det karakteristiske for den danske Handelsudvikling i Trediverne og Fyrreterne var derfor ogsaa en stigende Afhængighed af Hamborg. Rent bortset fra det i national Henseende nedværdigende i vor Handels Uselvstændighed, var det selvfølgelig højst uheldigt, baade at Udlandet tog en Del af Fortjenesten og at vor Handelsstands Kredit var afhængig af en fremmed Plads. Paa den anden Side har man med Rette fremhævet, at vi i flere Henseender havde Fordel af en Tid at staa i Lære hos de overlegne hamborgske Købmænd. De betjente vel nok Landet bedre, end vor egen Handelsstand i den Tid kunde have gjort, og de skaffede fremfor alt Landet en Kredit, som var stærkt tiltrængt. Ogsaa i handelsteknisk Henseende var Hamborg-Perioden af Betydning for os: vi lærte at bruge Rejsende, at købe efter Prøver og mange andre Ting, som senere kom Udviklingen tilgode. Vor

Købmandsstand fik ogsaa gennem Forbindelsen med Hamborg og Lübeck Impulser til Grundlæggelse af nye Virksomheder, f. Eks. den Mellemlandhandel og Fragtfart, som efter 40 Aars Hvile paany begyndte at oplomstre henimod Midten af Aarhundredet. Trods alt dette følte det dog som en Befrielse, da der i Slutningen af Fyrreerne indtraadte Begivenheder, som bragte Forholdet til at vende sig.

Den første af disse Begivenheder var Handelskrisen i 1847. Det var for en væsentlig Del en Kornhandelskrise med enorme Prissvingninger, der bragte en Mængde store udenlandske (engelske og tyske) Handelshuse til Fald. Da nu en stor Del af vor Kornhandel foregik paa den Maade, at de hamborgske Købmænd besørgede baade Befragtning og Salg, selv om Varerne gik andetsteds hen end til Tyskland, er det klart, at Hamburger-Husenes Fallitter maatte berøre os føleligt, og Resultatet blev da ogsaa, at en stor Del af vore Handelsforbindelser mod Syd afbrødes. — Dette faldt godt i Traad med de følgende Aars politiske Begivenheder. Under Trearskrigen gik der jo en stærk national Bølge hen over vort Land, og paa Forretningslivets Omraade mærkedes denne Bevægelse i en Tilbøjelighed til yderligere Løsrivelse fra Hamborgs Indflydelse. Disse Løsrivelsesbestræbelser begunstigedes ved flere sammentræffende Omstændigheder: den stigende Velstand og Kapitalopsamling, de allerede stærkt forbedrede Samfærdselsmidler (navnlig Benyttelsen af Dampskibe), og ikke mindst de vigtige Forandringer, der foregik i den engelske Toldpolitik: Ophævelsen af Indførselstolden paa Kvæg og Nedsættelsen med efterfølgende fuldstændig Ophævelse af Kornetolden.

Efter Trearskrigens Slutning traadte vor Udenrigshandel ind i en stærk Udviklingsperiode, og vi kom navnlig langt mere end forhen i direkte Handelsforbindelse med England, hvilket paa flere Maader blev os til Gavn. Ligesom vi tidligere havde lært Handelsteknik af Hamburgerne, saaledes lærte vi nu af Engländerne, at det betalte sig at sælge gode Varer. Foreløbig var det Kornet, det drejede sig om, senere blev det som bekendt Smørret, Flæsket og Æggene.

Bruddet med de hamborgske Handelsforbindelser kom i det væsentlige Hovedstaden tilgode. København genvandt mere og mere den ledende Stilling, i hvert Fald hvad Udenrigshandelen angaar. Hertil bidrog bl. a. Øresundstoldens Ophævelse (1857). Hvad der nu og i lange Tider blev Provinskøbmændenes Hovedopgave, var Udviklingen af den lokale Handel. I saa Henseende blev det af væsentlig Betydning, at man i 1851 ophævede den utaaelige Portkonsumption, som maaske havde generet mindre ved selve Afgiftens Højde end ved det Besvær og de Chikanerier, den ofte gav Anledning til. — Hvad angaar Detailhandelen paa Landet, var denne vel endnu af ringe Betydning, men der begyndte dog at røre sig noget Liv ogsaa her, især efter Udstedelsen af „Høkerloven“ af 1856, hvorved det tillodes at drive Høkerhandel i 1 Miils Afstand fra nærmeste Købstad.

Det almindelige Opsving førte imidlertid som saa ofte til, at man overvurderede den Fremgang, der virkelig var til Stede, og mange Købmænd indlod sig i Halvtredserne paa større Forretninger, end deres Kræfter og Kredit kunde bære. Det var derfor intet Under, at den Handelskrise, som i 1857 hjemsøgte Amerika, England og Nordtyskland (især Hamborg), og som iøvrigt mærkedes mere eller mindre i de fleste europæiske Lande, ogsaa blev skæbnesvanger for Danmark. Krisen var for Københavns Vedkommende ret kortvarig, men voldsom, og Staten maatte



træde hjælpende til ved at stille et større Beløb til Raadighed for en midlertidig Laanekasse. Efter Krisen indtraadte en Tilbagegangsperiode, som dog kun varede nogle faa Aar.

Aaret 1857 var ogsaa paa anden Maade mærkeligt i vor økonomiske Historie, nemlig ved Udstedelsen af Næringsloven af 29. Decbr. Lovens Hovedindhold er meddelt foran under Afsnittet om Industri og Haandværk (p. 120); her skal kun tilføjes et Par Enkeltheder, som specielt angaar Handelsnæringen. Der gives tre forskellige Næringsadkomster paa Handel, nemlig paa Groshandel, Købmandshandel og Detailhandel. Grosserere maa ikke sælge Varer til Ikke-Handelsberettigede i Partier under en vis Grænse, og de maa ikke holde aaben Bod. Paa Købmands-Næringsadkomst kan der sælges Varer saavel i større som i mindre Partier; Købmænd med denne Art af Næringsadkomst har Ret til at holde aaben Bod, men ikke Pligt dertil. Detaillister maa kun sælge Varer i Partier, der er under Lovens Grænse for Handel en gros, og Handelen skal foregaa fra aaben Bod. Til Købmandshandel i København kræves Løsning af dobbelt Næringsadkomst, som Grosserer og Detaillist. Til enkelte Arter af Handel, f. Eks. Vin-, Material-, Tømmer-, Høker- og Marskandiserhandel, kan der meddeles særlig Næringsadkomst. For Brændevinshandel og Beværternæring gælder særlige Regler.

Næringsfriheden kom i Danmark meget brat og gennemførtes meget radikalt. Det varede da heller ikke længe, før Loven af 1857 gav Anledning til hæftige Klager, især fra de Næringsdrivende i Provinserne. Den af Regeringen i 1870 nedsatte saakaldte „Købstadkommission“ kom dog til det Resultat, at Næringslovens Grundprincipper ikke burde forandres, og de Lovændringer, der fulgte i 1873 (om Krammarkeder, Prøvehandel, Auktioner m. m.), var forholdsvis lidet betydningsfulde. Endnu mindre Betydning fik de Forslag, der fremsattes af Næringslov-Kommissionen af 1890. I det hele taget maa det siges, at de Handelslove, der udstedtes i den første Tid efter Næringsloven, hovedsagelig gik i Retning af at udvide Friheden og borttrydde de Skranker for den uhindrede Omsætning, som ikke mere var tidssvarende. Medens den bundne Rentefod allerede var blevet ophævet i 1855, fulgte i 1874 Ophævelsen af de tvungne Renteterminer og Lovene af 1862 og 1875 om Pasfrihed. Selv om det Handelsfrihedens Princip, der ligger til Grund for disse og lignende Foranstaltninger, maa siges fremdeles at være det ledende i vor Lovgivning, er det dog i nyere Tid blevet brudt paa en Række specielle Omraader (Varemærkeloven, Margarine Lovgivningen, Lovgivningen om Handel med Landbrugsprodukter, Helligdagslovgivningen, Loven om Butikslukning, Loven om Bogføringspligt, o. s. fr.). I denne Sammenhæng bør ogsaa nævnes Aktieselskabs-Loven af 1917, som bl. a. paabyder, at alle Aktieselskaber, af Hensyn til Kontrollen, skal anmeldes til et Register.

Ligesom Næringsloven af 1857 er Grundloven for Danmarks interne Handelsvirksomhed, blev Toldloven af  $\frac{4}{7}$  1863 den, der i lange Tider hovedsagelig bestemte de legale Vilkaar for Udenrigsomsætningen. I selve Princippet er der ikke sket større Forandringer i det Afgiftssystem, som da fastsloges, om der end er indført adskillige Ændringer i Afgiftssatserne; de væsentligste af disse daterer sig fra den i Afsnittet om Industri og Haandværk (p. 122) omtalte Tarif-Revision af 1908, medens den senere Revision (af 1924) væsentlig var af teknisk Art. I Forbindelse

hermed bør det nævnes, at den tidligere bestaaende Transittold helt bortfaldt i 1865, ligesom Skibsafgifterne efterhaanden blev ophævede ved en Række Love af 1879, 1887 og 1891. Af Institutioner, der staar i nær Forbindelse med Toldlovgivningen, og som er af Betydning for vor Udenrigshandel, skal fremhæves den særlige Form for Toldkredit, der benævnes Kreditoplagsret, og som i sin nuværende Form — ligesom Transitoplags-Institutionen — stammer fra Toldforordningen af 1797; endvidere Frilagrene, hvoraf det første indrettedes i København 1851, og Københavns Frihavn der aabnedes 1894.

Medens Storhandelen lige siden Midten af det 18. Aarhundrede har haft sin Centralorganisation i Grosserersocietetet i København, er det først langt op i vor Tid, at Organiseringen af de øvrige Handelserhverv er trængt igennem. Der oprettedes vel allerede i 1860erne baade i Hovedstaden og i Provinsbyerne en Del Handelsforeninger, men først i 1883 dannedes „Fællesrepræsentationen for Samvirken mellem Repræsentanter for den danske Handelsstand“ og i 1901 „Provins-handelsforeningernes Fællesudvalg“, som nu under Navnet „Provinshandelskammeret“ virker som eksekutiv Komité for de tre Centralorganisationer af Provins-Handelsforeninger (for Sjælland-Laaland-Falster, for Fyn og for Jylland).

Den faglige handelsmæssige Uddannelse var i Danmark længe begrænset til det rent praktiske, men efterhaanden oprettedes der ved Handelsforeningernes og privat Initiativ en Række Handelsskoler baade i København og Provinserne. Et stort Fremskridt var Oprettelsen af de Brockske Handelsskoler i 1888 og den jyske Handelsskole i 1905. Den i 1880 stiftede „Forening til unge Handelsmænds Uddannelse“ har gennem Undervisning, Uddeling af Rejselegater m. m. udfoldet en betydelig Virksomhed, som bl. a. omfatter den store „Købmandsskole“ i København og „Handelshøjskolen“. Desuden driver Foreningen nu „Niels Brocks højere Handelsskole“.

Paa det Grundlag, der er skitseret i det foregaaende, har den danske Handel taget et betydeligt Opsving i de sidste to Menneskealdre. Krigen i 1864 efterfulgtes af en stærk Vækkelse af baade det materielle og det aandelige Liv i Danmark. Det politiske og militære Nederlag og Tabet af Land bragte forøget Alvor og Energi i Folket, hvortil kom, at Forretningslivet paa mange Maader blev tvunget ind i nye Baner, og at der blev knyttet nye, værdifulde Forbindelser. Den sidste Rest af det tidligere Afhængighedsforhold til Hamborg var faldet, den danske Groshandel blev saa at sige helt national. Haand i Haand med Udvidelsen og Forbedringen af Transportmidlerne gik en stærk Udvikling af vort Landbrug og Industri, hvilket atter havde voksende Velstand og stigende Forbrugsevne i Følge. Handelserhvervene tog naturligvis i Form af forøget Virksomhed og forøget Udbytte deres Part af hele denne stærke materielle Udvikling. Denne har iøvrigt været afbrudt af flere Nedgangsperioder, af hvilke navnlig den, der indtraadte med Krisen i Midten af 1880erne, medførte en stor Mængde Betalingsstandsninger og Fallitter selv af solide og ansete Firmaer.

I de sidste Aartier før Verdenskrigen blev vor Udenrigsomsætning meget stærkt forøget. Grunden hertil maa, ved Siden af de før nævnte Momenter, for en stor Del søges i den Omstændighed, at vor Landbrugsproduktion havde skiftet Retning. Medens Hoved-Udførselsvarerne tidligere var Korn og Kvæg, gik man jo



over til at opfodre de hjemmeavlede Høstprodukter, og at indføre fremmede Kornvarer og andre Foderstoffer, som derpaa atter udføres i forædlet Skikkelse som Smør, Kød, Flæsk o. s. v. Man kan sige, at denne landøkonomiske Volte skaffede Købmanden to Forretninger, hvor han før havde een.

De Forstyrrelser i det økonomiske Liv baade i Udlandet og her hjemme, der foraarsagedes af Verdenskrigen 1914-18, maatte naturligvis i høj Grad paavirke vor Handelsomsætning. Varetilførslerne hæmmedes baade ved de krigsførende Landes Handelspolitik og ved Transportvanskeligheder, der var en direkte Følge af Krigen. Ogsaa Udførselen af danske Frembringelser gik stærkt ned, fordi Landbruget blev nødt til at indskrænke Husdyrbestanden. Medens Danmarks Indførsel af fremmede Varer i 1913 havde en Vægt af  $7\frac{1}{2}$  Mill. Tons, var det tilsvarende Tal i 1918 kun det halve; og Udførselen af danske Varer, som i 1913 androg  $1\frac{1}{2}$  Mill. Tons, naaede i 1918 ikke meget over  $\frac{1}{2}$  Mill. Tons.

Efter Krigens Afslutning er vor Udenrigshandel atter steget betydeligt, selv om den økonomiske Depression, der fulgte efter Verdenskrigens Højkonjunkturer, og Forstyrrelserne paa Valutamarkedet paa mange Maader har vanskeliggjort en Tilbagevenden til fuldt normale Tilstande.

Danmarks aarlige Indførsel af fremmede Varer kan for Tiden anslaaes til en Vægt af omtrent 9 Mill. Tons og Udførselen af danske Frembringelser til  $1\frac{1}{2}$  Mill. Tons. Disse Tal giver et Bidrag til Karakterisering af vor nationale Produktion; vi indfører tunge og grove Varer som Kul og Korn, og udfører lette og forholdsvis kostbare Varer som Smør og Flæsk. De fremmede Varer, vi indfører, har en gennemsnitlig Værdi af omkring 25 Øre pr. kg, medens Udførselsvarerne af dansk Tilvirkning har den femdobbelte Gennemsnitsværdi pr. kg.

#### Danmarks Vareomsætning med Udlandet.

	Indførsel Mill. Kr.	Udførsel Mill. Kr.	Forholdstal for den saml. Om- sætning under Forudsætning af samme Prisniveau
1910 .....	634	553	100
1911 .....	706	627	109
1912 .....	818	682	116
1913 .....	855	721	123
1914 .....	795	867	116
1915 .....	1157	1129	126
1916 .....	1357	1309	110
1917 .....	1089	1066	68
1918 .....	946	759	44
1919 .....	2605	1008	87
1920 .....	3244	1962	105
1921 .....	1697	1564	114
1922 .....	1552	1283	130
1923 .....	2031	1685	156
1924 .....	2366	2154	157
1925 .....	2082	1960	151
1926 .....	1620	1517	151
1927 .....	1659	1550	154

Ind- og Udførselens Værdi svinger ret stærkt fra Aar til Aar, idet Værdisummen paavirkes baade af Varernes Mængde og af de vekslende Priser. Rundt regnet kan man dog maaske sige, at efter de voldsomme Svingninger i Krigsperioden og efter at den danske Krone paany har naaet Pariværdien, er Danmarks Handelsomsætning med Udlandet faldet nogenlunde til Ro omkring et Niveau, der med de nuværende Varepriser betegnes ved Tallene 1600 og 1500 Mill. Kr., henholdsvis for Indførsel og Udførsel. Forskellen mellem disse to Tal, 100 à 150 Mill. Kr., dækkes ad forskellige Veje, ved danske Skibes Fortjeneste paa Fragtfart mellem fremmede Lande, ved Avance paa Transithandel, ved danske Forretningsdrivendes Fortjeneste i Udlandet o. s. v. Alt dette bidrager til at forbedre Balancen. Paa den anden Side er der ogsaa Momenter, der forringer den, først og fremmest Forrentningen af vor Gæld til Udlandet.

Danmarks Indførsel af fremmede Varer til Forbrug her i Landet er naturligvis uhyre broget sammensat. Man kan imidlertid danne sig et Billede i store Træk ved at samle Varerne i nogle faa Grupper efter deres Art og Anvendelse. Rundt regnet Halvdelen af Indførselens Værdi omfatter Raastoffer og Hjelpestoffer, og heraf gaar atter lidt under Halvdelen til Videreførelse i Landbruget, lidt over Halvdelen til Industrien. En Fjerdedel af Indførselsværdien omfattes af færdige Industrivarer, henimod en Tiendedel er Stoffer til Brændsel og Belysning, og 15% er Nærings- og Nydelsesmidler, der fortæres af Mennesker. — Udførselen er langt simplere sammensat, idet de fire Femtedele af Værdien repræsenteres af Landbrugsprodukter og kun noget over en Tiendedel af færdige Industrivarer (bortset fra Næringsmidler).

Danmark driver selvfølgelig Handel med Alverdens Lande, men i Hovedsagen er vor Udenrigsomsætning dog koncentreret paa nogle faa Import- og Eksportforbindelser. Af hele den Totalværdi, der omsættes ved Danmarks Handel med Udlandet, falder henimod de tre Femtedele paa følgende 4 Lande: Storbritannien, Tyskland, Amerikas Forenede Stater og Sverige. England tager den langt overvejende Del af vor Udførsel af Smør, Flæsk og Æg; blandt de Varer, vi modtager fra England, er Kul den vigtigste. Til Tyskland udfører vi især levende Kreaturer, Kød og Mejeriprodukter; til Gengæld indfører vi fra Tyskland en stor Mængde Varer, hvoraf Jærn og Jærnvarer, Manufakturvarer og Beklædningsgenstande er de mest fremtrædende; endvidere indføres over Tyskland en Del Varer, der hidrører fra oversøiske Lande (Foderstoffer, Kolonialvarer m. v.). Fra U. S. A. indfører vi bl. a. Korn, Foderstoffer og Brændselsolier; fra Sverige navnlig Tømmer og Træmasse.

Antallet af Erhvervsvirksomheder i Danmark, som driver Handel, blev i 1925 optalt til noget over 79,000. Heraf kan 8800 med et Personale paa 44,000 Personer og en Aars-Omsætning paa 6800 Mill. Kr. henføres til Groshandel og Agenturvirksomhed. Detailhandelen (herunder Restaurationsvirksomhed o. l.) omfatter c. 70,400 Virksomheder, hvoraf dog ikke mindre end 22,900 drives i Forbindelse med Haandværk og Industri; Detailhandelen beskæftiger c. 144,000 Personer og har en Aars-Omsætning paa c. 4400 Mill. Kr. Efter Omsætningens Størrelse fordeler de 79,000 Handelsvirksomheder sig saaledes:



Omsætning	Antal Virksomheder
Under 25,000 Kr. ....	34,400
25,000-100,000 Kr. ....	30,000
100,000-500,000 - .....	11,900
500,000 Kr. eller derover .....	2,900
	79,200

Det fremgaar af de foran anførte Tal, at dansk Handelsvirksomhed har det Karaktertræk tilfælles med andre Grene af vort Erhvervsliv, at den lille og mellemstore Bedrift er stærkt fremherskende. Den Storhandel, der findes, repræsenteres baade i Gros- og Detailforretningen af et forholdsvis lille Antal Virksomheder. Den Koncentrationstendens, der — som foran omtalt — karakteriserer Udviklingen i Industrien, er maaske ogsaa i nogen Grad til Stede i Handelen, men ved Siden heraf er der andre Aarsager, der virker i Retning af at bevare det store Antal Smaahandlende. Den store Handelsforretning (navnlig Specialforretningen) kan utvivlsomt arbejde med forholdsvis mindre Omkostninger end den lille, og derfor sælge billigere, men Detailhandelens Kunder, hvoraf den aller største Del køber i ganske smaa Partier, lægger — som Erfaringen viser — ikke synderlig Vægt paa en Prisforskel, der for hvert Indkøb kun andrager nogle faa Øre. Dernæst begunstiger Kundernes Magelighed det store Antal Smaaforretninger. Endelig kan det nævnes, at der i vore Dage kræves grumme lidt kommerciel Dygtighed og saa at sige ingen Kapital for at kunne være Butikshandlende; derfor kommer de Smaahandlendes Klasse i ikke ringe Grad til at bestaa af Folk, der kan, vil og maa nøjes med lidt; hver af dem forlanger ikke nogen stor Kundekreds, derfor bliver der Plads til saa mange.

Trods alt trues baade de Smaahandlende og den egentlige Købmands-Middelstand fra dobbelt Side: fra Stormagasinerne og fra Kooperationens Side. Af Stormagasiner, der forener en Række Specialforretninger i samme Lokale, er der efterhaanden opstaaet et ikke ringe Antal, ikke alene i Hovedstaden, men ogsaa i nogle Provinsbyer (under forskellige Navne som Varehus, Varebørs o. s. v.). Hvad Kooperationen angaar, angriber den Købmandsstanden paa to Maader. For det første er der som Led i Landbrugets Andelsbevægelse oprettet en stor Del Fællesindkøbs-Foreninger for Foderstoffer o. l., ligesom ogsaa Landbrugseksporten gennem Andelsforeningerne søger at unddrage sig Købmandens Virksomhed. Og for det andet er der i Tidens Løb opvokset en ret omfattende Forbrugsforenings-Bevægelse. Der findes for Tiden omtrent 1760 Forbrugsforeninger med omkring 300,000 Medlemmer og med en samlet Omsætning af c. 300 Mill. Kr. aarlig. Af Forbrugsforeningerne findes en forholdsvis stor Del indenfor Købstædernes nu ophævede Læbælte-Grænse, hvor næringsdrivende Købmænd og Høkere tidligere ikke kunde nedsætte sig. I selve Byerne findes endnu kun forholdsvis faa Forbrugsforeninger (c. 125), men Bevægelsen synes dog i de senere Aar ogsaa at vinde Fodfæste her; bl. a. er der i socialdemokratiske Kredse arbejdet stærkt for Oprettelse af Forbrugsforeninger i Byernes Arbejderkvarterer.

ADOLPH JENSEN.

## 7. Skibsfarten.

I et Ørige som det danske maa Skibsfarten selvfølgelig være et af Handelens aller vigtigste Hjælpe midler. Dette gælder ikke alene Udenrigshandelen, men — især for ældre Tiders Vedkommende — ogsaa den indenrigske Omsætning.

I det foregaaende Afsnit er Skibsfarten nu og da omtalt som Led i Udviklingen af Danmarks Handelsvirksomhed, og i Virkeligheden er det for den ældre Tids Vedkommende ugørligt at holde disse to Erhvervsgrene adskilt fra hinanden. Det var Handelskompagnerne og de store Købmandshuse, der havde „Skibe i Søen“, og hvad der herudover fandtes af Skibsfart, var af forholdsvis ringe Betydning. Men efterhaanden som der anvendtes større og kostbarere Skibe, blev det baade af økonomiske og tekniske Grunde vanskeligt for den enkelte Handelsvirksomhed at holde sine egne Fartøjer, og Rederivirksomheden udskilte sig som Følge heraf som et særligt Erhverv, der oftest drives af Aktieselskaber. Denne Udvikling daterer sig omtrent fra Midten af det 19. Aarhundrede eller fra den Tid, da Dampskibene fandt mere almindelig Anvendelse. De Data, der meddeles i det følgende, refererer sig imidlertid til Danmarks Skibsfart i det hele taget uden Hensyn til den her antydede Udvikling.

Ved Begyndelsen af det 19. Aarhundrede ejede Danmark en efter Tidens Forhold betydelig Handelsflaade, men en stor Del af den tilintetgjordes under Krigen 1807-14, eller Skibene opsnappedes af de engelske Kapere. Som omtalt i Afsnittet om Handelen (p. 129) ramte den økonomiske Tilbagegang under og efter Krigen imidlertid Provinsbyerne langt mindre haardt end Hovedstaden, og i den følgende Tid voksede Provinsernes Handelsflaade ret stærkt; omkring 1840 havde Danmarks Handelsflaade naaet samme Størrelse som før Krigen. Fra Midten af Fyrrerne til Midten af Halvfjerdserne steg Tonnagen til det tredobbelte, og naar det i den følgende Tid gik noget langsommere, skyldes det Ombygningen af Sejlskibe med Dampskibe; man regner, at disse sidste paa Grund af deres større Hurtighed kan præstere  $3\frac{1}{2}$  à 4 Gange saa stort et Arbejde som Sejlskibe af samme Drægtighed. Allerede i 1819 havde det første Dampskib, der anvendtes i dansk Fart, overtaget Post- og Passagertrafikken mellem København og Kiel, men det varede dog længe, inden Damperne fik større Betydning. Fra Tiden omkring 1860 tog Anvendelsen af Dampskibe stærk Fart. „Det Forenede Dampskibsselskab“ var allerede blevet stiftet i 1866 ved Sammenslutning af tre allerede bestaaende Selskaber; faa Aar efter udbrød den fransk-tyske Krig, som bragte Skibsfarten gunstige Konjunkturer, og derpaa fulgte Halvfjerdsernes Opgangsaar med store Udvidelser af vor Handelsflaade.

Skibsfarten er et Erhverv, som i særlig Grad er følsomt overfor Konjunktursvingninger, og dansk Rederivirksomhed har selvfølgelig ofte maattet kæmpe sig gennem magre Aar, men Hovedlinjen i Udviklingen har dog stadig været den opadstigende. Den fremadskridende internationale Arbejdsdeling med den voksende Vareomsætning med Udlandet har givet Skibsfarten gunstige Chancer, og de efterhaanden talrige danske Rederier har vidst at udnytte disse Chancer med megen Dygtighed, i første Linie til Betjening af Landets egen Vareomsætning, men dernæst ogsaa ved Deltagelse i den internationale Fart paa de store Have.



I sidstnævnte Forbindelse maa nævnes, at det „Østasiatiske Kompagni“, som oprettedes i 1897, efterhaanden har udfoldet en Virksomhed, der leder Tanken hen paa Danmarks „glimrende Handelsperiode“ i Slutningen af det 18. Aarhundrede; som hine Tidens Kompagnier er Ø. K. et kombineret Handels- og Skibsfartsforetagende, kun langt større og mere mangeartet.

Verdenskrigen paaførte den danske Handelsflaade store Tab, der en Tid mere end opvejede Tilgangen af nye Skibe. Til Trods herfor blev Krigstiden i økonomisk Henseende en for dansk Skibsfart ualmindelig gunstig Periode, hvorunder ogsaa Sejlskibsfarten fik en kortvarig Opløbsperiode. Senere har Rederivirksomheden under de paafølgende økonomiske Nedgangs- og Kriseaar maattet dele Kaar med Landets øvrige Erhverv. De danske Rederier raader imidlertid over en forholdsvis god og moderne Flaade, idet ikke mindre end en Tredjedel af Skibene under dansk Flag er højst 5 Aar gamle.

Den danske Handelsflaades Drægtighed i Netto Register Tons  
(British Rule).

	Sejlskibe	Dampskibe	Motorskibe	Sejl- Motorskibe	Samlet Transport- evne, reduceret til Sejltonnage
Aar 1800 . . . .	63,000	—	—	—	63,000
- 1825 . . . . .	51,000	—	—	—	51,000
- 1850 . . . . .	90,000	3,000	—	—	102,000
- 1875 . . . . .	205,000	39,000	—	—	345,000
- 1900 . . . . .	147,000	247,000	—	—	1,036,000
- 1925 . . . . .	35,000	494,000	118,000	32,000	2,270,000

Skibsfarten mellem danske Havne indbyrdes besørger næsten udelukkende af danske Skibe. Derimod deltager fremmede Skibe i stort Omfang i vor Udenrigsomsætning; omtrent Halvdelen af Skibsfarten mellem danske og udenlandske Havne besørger af Skibe, der sejler under andet Flag end det danske. Paa den anden Side gør den danske Handelsflaade — som foran nævnt — i ikke ringe Omfang Fragttjeneste i Fart fra den ene fremmede Havn til den anden; det Fragteløb, der i helt udenrigsk Fart opsejles af danske Skibe, udgør over 150 Mill. Kr. aarlig.

Til Varetagelse af Erhvervets faglige Interesser er de danske Skibsredere organiserede i „Dansk Dampskibsrederiforening“ (stiftet 1884) og „Dansk Sejlskibsrederiforening“ (stiftet 1895).

Den danske Skibsfart begunstiges i høj Grad af Landets udstrakte Kystlinie, der er udnyttet til Anlæg af et meget stort Antal Havne og Anlægspladser. (Se nærmere herom Afsnittet „Farvandene“, p. 23). Af Købstæderne ligger de fire Femtedele ved Havet eller ved sejlbare Aaløb med Anlægsbroer. De Havne, der ikke ligger ved Købstæder, er dog for største Delen smaa og af forholdsvis ringe Dybde; i Reglen er de i privat Eje. Købstadhavnene er for største Delen kommunale, men deres Økonomi er dog for saa vidt adskilt fra Kommunens, som Havnekassens Indtægter alene skal anvendes til Havnens Drift og Vedligeholdelse. Københavns Havn er en selvejende Institution, medens Københavns Frihavn drives

af et Aktieselskab. Foruden en Del mindre Fiskerihavne samt Færgehavnene ejer og driver Staten Havnene ved Helsingør, Frederikshavn, Esbjerg og Skagen.

De danske Farvandes Belysning og Afmærkning er omtalt foran under Afsnittet „Farvandene“ (p. 23).

ADOLPH JENSEN.

## 8. Samfærdselsmidlerne.

Ved det 19. Aarhundredes Begyndelse var Danmarks Vejevæsen i en daarlig Forfatning. Ganske vist var der i 1793 udstedt en Forordning, som indeholdt en Art Program for Udbygning af et rationelt Vejsystem, men indtil Aar 1800 var man kun naaet til at bringe nogle faa Hovedlandeveje paa Sjælland i nogenlunde forsvarlig Stand, og først efter Midten af det 19. Aarhundrede fuldførtes det planlagte Net af Statens Chausséer, der forbandt den ene Provins med den anden. De saakaldte „mindre Landeveje“, som førte fra Købstad til Købstad, blev først stenlagte langt op i det 19. Aarhundrede, og endnu værre stod det til med „Bivejene“. I Løbet af 2den Halvdel af det 19. Aarh. undergik Vejevæsenet i Danmark imidlertid en mægtig Forbedring, og vort Vej-Net maa nu siges at være forholdsvis godt saavel med Hensyn til Udstrækning som Vedligeholdelse. Landevejene (Amtsvejene) har nu en Længde af henimod 8000 km og Bivejene (Sognevejene) af 40,000 km. Den stigende Automobiltrafik har medført, at man i stort Omfang er gaaet over til at befæste Vejenes Kørebaner paa anden Maade end ved almindelig Makadamisering, saaledes ved Brolægning, Asfaltbeton, Cementbeton og forskellig Overfladebehandling af Makadamiseringen; disse Befæstelsesmaader er anvendt paa omtrent en Ottendedel af Landevejenes Totallængde.

Den første danske Jærnbane (Strækningen København-Roskilde) aabnedes i 1847. Den var anlagt af et privat Selskab, som senere forlængede Banen til Korsør og indtil Slutningen af 1870erne byggede Linierne København-Hillerød-Helsingør (med Klampenborg-Banen), København-Frederikssund, Roskilde-Masned-sund og Roskilde-Kalundborg. Medens det saaledes var ved privat Initiativ, at Sjælland fik sine første Jærnbaner, tog Staten Affære paa Fyn og i Jylland. I 1860erne og 1870erne byggedes bl. a. Linierne Nyborg-Strib, Vamdrup-Frederikshavn og Lunderskov-Holstebro-Langaa. I 1880 overtog Staten de sjællandske Baner, og udvidede i den følgende Tid navnlig det jyske Jærnbanelivet, samtidig med at der anlagdes en Række Privatbaner rundt om i Landet. Halvtredsindstyve Aar efter Aabningen af den første Linie havde Danmark 2300 km Jærnbane, og Udbygningen af vort Baneliv blev nu efter de store Jærnbanelove af 1894 og 1908 mere planmæssig, baade med Hensyn til Statens og de private Selskabers Anlæg. Det samlede Jærnbaneliv har nu en Længde af over 5000 km, hvoraf henimod Halvdelen er Statens, fortrinsvis de store gennemgaaende Linier, medens de lokale Baner for største Delen drives af private Selskaber. Ibland Privatbanerne findes der dog mange, hvis Aktier for en væsentlig Del tilhører Staten og de Kommuner, der berøres af og er interesserede i de paagældende Banelog. Desuden har Staten paa forskellig Maade (f. Eks. ved Rentegaranti) ydet Støtte til