

- a) Stapelpladsforretningen, hvor en Storkøbmand, hvis Forretning har Sæde ved en Havn med mange oversøiske Ruter, til sit derværende Lager hjemfører oversøiske Produkter i store Partier for atter at sælge og forsende dem i mindre Partier til Havnens Opland;
- b) Kommissions- eller Speditionsforretningen (Agenturet), hvor den købmandsmæssige Virksomhed under forskellige Former og i forskellig Grad mere og mere begrænses, saa at Købmandens eller Speditørens Mellekomst nærmer sig til kun at ordne Transportforholdet, og endelig
- c) den rene Befragtning, hvor Producenten eller hans Agent paa Produktionsstedet træder i direkte Handelsforbindelse med Købmanden paa Forbrugsstedet saa at Mellehandleren helt forsvinder, og den eneste Mellemand bliver det Rederi, som direkte eller over en større europæisk Havn med Omladning derved bringer Varerne til deres Bestemmelsested.

Det er nu klart, at medens „Stapelpladsforretningen“ i de fleste Tilfælde maa være nøje knyttet og bunden til paagældende Købmands Hjemsted, lægge de under b og c nævnte Forretningsformer ingen Hindringer i Vejen for, at Landets egne Købmænd og Redere vælge andre Havne end de hjemlige til Mellehavn (Omladnings- og Transithavne), og at dette kun i altfor høj Grad har været og er Tilfældet med københavnske Købmænd og Redere skal nedenfor blive nærmere paavist. Paa den anden Side kunde det ogsaa tænkes, at Havnens Beliggenhed og øvrige Forhold vare saa gunstige, at selv fremmede Købmænd og Redere vilde se deres Fordel ved at vælge den til Mellehavn, men Chancen herfor er for en Havn i et lille Land overordentlig ringe; selv om nemlig Forholdene i Havne i alle Henseender ere nok saa gunstige, ville andre Grunde rejse uoverstigelige Hindringer for en saadan Udvikling. Her maa først nævnes de nationale Hensyn, som i de omliggende større Lande ville gøre sig stærkt gældende, og som kun kunne ventes overvundne i saadanne særlige Tilfælde, hvor vedkommende Havn saa at sige paatvinger sig som Mellehavn derved, at den, som t. Eks. Rotterdam, er beliggende umiddelbart ved Adgangsvejen til en væsentlig Del af selve det hjemlige Opland, og hermed ere vi da naaede til det andet Moment af almindeligere Natur, der maa tages i Betragtning, nemlig Betydningen af det hjemlige Opland.

Kun en overfladisk Betragtning vilde kunne føre til at antage, at Størrelsen af det hjemlige Opland og dets Forbrug og Produktion af Varer, som egne sig til oversøisk Ind- og Udførsel, er en for Udviklingen af en Havns Omladnings- og Transittrafik ligegyldig Faktor. En nærmere Overvejelse vil hurtigt vise, at tværtimod et stort, forbrugs- og produktionsdygtigt Opland er en saa at sige uundværlig Støtte for en saadan Trafiks Trivsel. Jo større det sikre, hjemlige Opland er, jo mere vil Havnen kunne tjene som selvstændig Basis for oversøisk Handel og Trafik, store Købmandsforretninger og mange faste (oversøiske) Ruter ville udvikle sig alene i Ly heraf, og det vil være let paa dette solide Grundlag at skabe et videre Opland ogsaa paa fremmed Grund; Risikoen ved Omsætningen paa det fremmede Marked formindskes, fordi Ind- og Udførsel efter Behov og Konjunkturer kan dirigeres til og fra det hjemlige eller det fremmede Marked; de faste oversøiske Rutebaade kunne af samme Grunde altid vente at have god Fragt baade frem og tilbage, og disse Forhold ville igen bevirke yderligere Forbedring af Forholdene derved, at Fragtraterne gaa ned og Købmænds og Rederes Kapitalstyrke vokse saaledes, at de ogsaa i denne Henseende have Midler til at modstaa Konkurrence udefra. Omvendt derimod, hvis det hjemlige, sikre Opland er lille eller endog yderligere beskæres og formindskes; bliver det helt lille, saa at Omladnings- og Transittrafikken saa at sige udelukkende maa staa paa egne Ben og søge sin Støtte i sig selv, da bliver Vanskelighederne ved dens Bevaring