

eller Udviklingen næsten uoverstigelige; dette behøver ingen yderligere Paavisning end den allerede givne.

Paa Baggrund af den foranstaaende almindelige Udvikling og med denne i Erindring maa det mere specielle Spørgsmaal om Hovedbetingelserne for Udviklingen af en Havns Omladnings- og Transittrafik besvares, og det ses da let, at fra et særligt Havnesynspunkt blive Hovedbetingelserne følgende:

- a. Mange direkte, hurtig og hyppig sejlende Skibsruter mellem Havnen og oversøiske Pladser,
- b. de billigst mulige Fragtsatser saavel til og fra de oversøiske Pladser som til og fra de Havne, hvorpaa Transitfart skal skabes og udvikles, samt i nøje Forbindelse hermed
- c. den videst mulige Adgang til at faa oversøiske Varer viderebesørgede til Oplandshavnene for moderate Fragtsatser (Gennemgangsfragter), selv om Bestemmelsen om Videresendelsen ikke kan træffes før eller straks ved Varernes Ankomst fra den oversøiske Plads.

Medens disse Punkter, hvortil selvfølgelig knytter sig Kravet om hurtig, god og billig Ekspedition i selve Havnen, iøvrigt næppe trænge til nærmere Belysning, skal her kun gøres nogle enkelte orienterende Bemærkninger om Fragtspørgsmaalet, fordi dette, som det nedenfor vil blive paavist, er af saa overordentlig stor Betydning netop for Københavns Havns Udvikling.

For Valget af den Rute, ad hvilken et Vareparti skal besørges fra en oversøisk Plads til sit europæiske Bestemmelsessted, er selvfølgelig Hensynet til, hvilken Rute, der giver den mindste samlede Udgift, det væsentlig afgørende; men dette vil da Havne- og Omladningsudgifter, Speditionsgebyrer m. m. kun udgøre en forholdsvis ringe Del af den samlede Udgift, igen sige, at det er Fragtspørgsmaalet, der som Regel er det afgørende. Den Havn, hvis oversøiske Ruters Fragtsatser ere ugunstige i Forhold til Fragtsatserne til andre konkurrerende Havne, vil ubetinget komme til at ligge under i Konkurrencen, og endnu værre vil det stille sig, hvis ogsaa Fragtforholdene for Videresendelsen til Oplandshavnene ere ugunstige. I sidstnævnte Henseende gør der sig yderligere et særligt Forhold gældende. Det er almindeligt, at Fragtsatserne for Godsets Befordring fra Omladningshavnen til dennes Oplandshavn er væsentlig lavere, naar den beregnes i Forbindelse med Fragten for den oversøiske Forsendelse (Gennemgangsfragt), end naar den beregnes lokalt; men det er klart, at det er af allerstørste Betydning for Omladningshavnenes Købmænd, at der gives dem en saa lang Frist som muligt til at bestemme, hvorvidt og hvorhen Godset skal videresendes; den Havn, der i saa Henseende frembyder gunstigere Vilkaar end sin Konkurrent vil i mange Tilfælde allerede af den Grund kunne drage hele den paagældende Varetrafik til sig.

Naar Forholdene i Københavns Havn ses i Belysning af de foran anførte Betragtninger, kunne de desværre ikke, saaledes som Tilfældet er, naar der alene ses hen til dens gode naturlige Beliggenhed, Anlægs- og Strømforhold samt hele tekniske Indretning, betegnes som gunstige, men maa langt snarere betegnes som højst prekære.

I det følgende skal der til nærmere Begrundelse heraf først gives en kort Oversigt over enkelte Punkter i Havnens Udvikling i de sidste Tiaar; derefter vil Omfanget af og Grundene til den nuværende uheldige Tilstand blive søgt belyst i det enkelte; og endelig skal der blive gjort Rede for de Midler, som Kommissionen skønner egnede til at fremkalde en Forbedring.

Det Tidsrum af Havnens Historie, som her skal belyses i nogle Hovedtræk, er Tidsrummet fra Frihavnens Aahning for Drift, den 9. November 1894, indtil Dato.

Forud for Frihavnens Aabning var der i 2den Halvdel af forrige Aarhundrede gaaet en meget betydelig Udvikling af Trafiken paa Havnen. Rent talmæssigt kan