

Benyttelse som Omladnings- og Transithavn, thi en meget væsentlig Del af Forøgelsen skyldes en større lokal Tilførsel til København. Alene Importen af Kul er saaledes tiltagen fra 838,000 Tons i 1899 til 1,189,000 Tons i 1908 og Importen af Petroleum er i samme Tidsrum stegen fra 35,000 til 77,000 Tons.

Et noget mere oplysende Billede faas ved Betragtning af den samlede Import af Varer til hele Havnen. Denne Import har fra 1902 til 1905 været i Nedgang fra 2,500,000 Tons til 2,444,000 Tons, men steg i de for Omsætningen gunstige Aar 1906 og 1907 til 2,982,000 Tons, hvorefter den i 1908 atter er gaaet ned til 2,744,000 Tons.

Den samlede Eksport fra Havnen steg i Aarene 1901—1907 jævnt fra 521,000 Tons til 870,000 Tons, men sank atter i 1908 til 793,000 Tons, hvoraf Eksporten fra Frihavnen udgjorde 355,000 Tons.

Søge vi nu af disse spredte statistiske Data at faa et Helhedsindtryk af Udviklingen af Trafiken paa Københavns Havn, viser dette vel — bortset fra Korntrafiken — en gennemgaaende jævn Stigning, der dog atter er vigende i de sidste for al Omsætning ugunstige Aar, men den Stigning, som kan paavises, repræsenterer netop kun Resultaterne af de to Linier paa Nordamerika i Forbindelse med, hvad der naturlig forklares ved selve Byens voksende Størrelse og dermed dens og dens rent lokale Oplands stigende Forbrug og Omsætning. Endnu langt ugunstigere stiller Forholdet sig dog, naar Udviklingen her sammenlignes med den samtidige Udvikling af konkurrerende Havne som Hamborgs, Bremens og Rotterdams. En nærmere Paavisning heraf er sikkert overflødig*); men der kan efter det foreliggende ingen Tvivl være om, at det desværre maa siges, at det ingenlunde er lykkedes at gennemføre det til Grund for Anlægget af Frihavnen med tilhørende Afgiftsnedsættelser liggende Program om at udvikle Havnen til en Omladnings- og Transithavn i stor Stil. Tværtimod maa Stillingen nu i det hele og store snarest betegnes som Stilstand, hvilket altid er farligt, især naar samtidig overmægtige Konkurrenter vokse op rundt omkring.

For om muligt at kunne paavise Midler til at fremkalde en Ændring heri bliver det da af Vigtighed at søge paavist de Grunde, som have medført den nuværende uheldige Tilstand.

Det er nu nok muligt, at Frihavnsanlægget og de øvrige dermed i Forbindelse staaende Foranstaltninger iværksattes vel sent i Forhold til de konkurrerende Havnes Udvikling; men dette er intet Hovedpunkt; noget vigtigere turde det være, at Frihavnsanlægget ikke skabtes som et Udtryk for den samlede Handels- og Skibsfartstands Ønsker, men at meget væsentlige Faktorer indenfor den Kreds, hvis Interesser Frihavnen var bestemt til at fremme og ophjælpe, i de første Aar efter dens Aabning for Drift om ikke modarbejdede den, saa dog i hvert Fald undlod at benytte og støtte den. Dette er imidlertid nu forlængst ændret, og det er helt andre Forhold, som i første Række have været afgørende.

Som nærmere oplyst ovenfor er den vigtigste almindelige Betingelse for en Havns Udvikling og Trivsel dens Oplands Størrelse og Forbrugs- og Produktionsdygtighed, og Oplandet deles naturligt i det nære, hjemlige, og det fjærne, fremmede, hvorpaa den egentlige Transit- og Stapelpladsforretning er baseret. I begge Henseender kan for Københavns Havns Vedkommende den i de senere Aar stedfundne Udvikling siges at have været saa ugunstig som muligt.

Det hjemlige Opland for Københavns Havn var indtil henimod Slutningen af forrige Aarhundrede i alt væsentligt hele Landet. Vel fandt der ogsaa forinden nogen udenrigsk Trafik Sted paa enkelte af de større Provinshavne, men først i den

*) Til Sammenligning med de Sp. 3847—48 anførte Tal skal bemærkes, at den samlede, indgaaede Tonnage af Sejl- og Dampskibe til Hamborg, Bremen (excl. Bremerhafen) og Rotterdam for Aaret 1909 har udgjort henholdsvis 12,2, 1,7 og 9,6 Mill. Tons.