

sidste Snes Aar har Forholdet fuldstændig forandret sig, idet en lang Række større Provinsbyer have faaet deres Havne og Indløbene dertil saaledes udvidede og uddybede, at det har været dem muligt at skabe en direkte Trafik paa Udlandet og derigennem at blive Ind- og Udførselshavn ikke blot for deres egen Købstad, men ogsaa for dennes naturlige Opland. Betydningen heraf, der vel nok hidtil har været størst for Korntrafikken, jfr. ovenfor, maa ikke undervurderes. Fra et nationalt Synspunkt er der selvfølgelig intet at indvende mod den stedfundne Ændring, der ogsaa tjener Driftigheden i de paagældende Købstæder til Ære, men for Københavns Havn har Forandringen været meget uheldig, ikke blot ved den Formindskelse af Trafiken, som den har haft til Følge, men ganske særlig derved, at den har unddraget Havnen den indirekte Støtte for Transittrafikken, hvis Betydning foran er paavist, og hvis Nødvendighed her er saa meget mere paatrængende, som det hjemlige Oplands Udstrækning i Forvejen kun var ringe.

Det fjærnere Opland (Transit- og Stapelpladsoplandet) for Københavns Havn burde efter Havnen's geografiske Beliggenhed være samtlige til Østersøen stødende Lande, hvortil kommer Norge samt Island og Færøerne. Saaledes har Forholdet jo ogsaa til Dels — om end med Omskiftninger efter de politiske og andre Forhold — været i ældre Tider; men i de sidste Tiaar er det desværre ganske ændret. Hvad enten nu Grundene maa søges i det ene eller det andet — baade Opkomsten af egne Havne med dybt Vand, Aabningen af Kejser Wilhelm Kanalen og ikke mindst en intensiv Nationalfølelse i de omliggende Lande have sikkert været medvirkende — er det Opland, som Københavns Havn kan siges at have paa fremmed Landomraade, svundet saa stærkt ind, at ved Østersøen næsten kun Finland og de russiske Østersøprovinser nu komme i Betragtning; men ogsaa her ere Forholdene blevne vanskelige. For Finlands Vedkommende er det dog navnlig Fragtforholdene, som lægge Hindringer i Vejen, for Østersøprovinsernes Vedkommende saavel Uddybningen af en Række Havne til saa stor Dybde, at en direkte oversøisk Trafik dertil muliggøres, som den voksende Konkurrence fra Hamborg, Bremen og Rotterdam. — Paa Norge haves endnu en Del Transittrafik, men her gøre Vanskelighederne ved Konkurrencen med Hamborg sig i høj Grad gældende, og der synes at være Tegn til, at selv Trafiken paa Island kan blive Genstand for haard udenlandsk Konkurrence.

Denne Begrænsning af Havnen's Opland har sikkert ogsaa været medvirkende til at fremkalde andre uheldige Følger af vidtrækkende Natur. Som udviklet ovenfor løbe Havnen's Interesser ikke altid helt parallelt med Landets Handels og Søfarts, idet det baade kan tænkes, at fremmed Handel og Søfart benytter Havnen og derved tjener dens Interesser, og paa den anden Side ogsaa er muligt, at Landets egen Handel og Søfart kan se sin Interesse ved at forlægge den Trafik, som den behersker, til fremmede Pladser. Det første er desværre ingenlunde sket. Den hamburgske Dampskibslinie, der ved det heromhandlede Tidsrums Begyndelse anløb København paa Vejen til og fra Sydamerika, har forlængst indstillet sin Fart paa Københavns Havn, og det fremgaar kun alt for tydeligt af den seneste Tids Forhandlinger om en svensk Linie paa Sydamerika, at det netop er Hensigten at udelukke, at denne ogsaa kommer til København. Derimod har den omvendte Bevægelse, at dansk Foretagsomhed er kommen i Afhængighed af fremmede Havne, fundet Sted i ikke ringe Grad. For det forenede Dampskibsselskabs Vedkommende er det her navnlig Fragtspørgsmaal, som komme i Betragtning, og disse Spørgsmaal skulle blive omtalte nedenfor. Anderledes stiller Sagen sig for Østasiatisk Kompagnis Vedkommende. I Forbindelse med det Forenede Dampskibsselskabs Overtagelse og Omdannelse af den tidligere Thingvallalinie paa Nordamerika kunde Oprettelsen af dette store Selskab, der paa én Gang drev Handel og Søfart i stor Stil, paa Forhaand antages at ville blive det heromhandlede Tidspunkts vigtigste Lyspunkt. Og dette er jo ogsaa i rigt Maal blevet Til-