

fældet, naar der kun ses paa Selskabets Trivsel i Almindelighed; men for Københavns Havn er Udviklingen af Selskabets Trafik bleven en stor Skuffelse. Vore hjemlige Forhold have været for smaa; Handelsstanden har enten ikke formaaet eller ikke faaet Lejlighed til at udnytte dette store Foretagende til at skabe sig nyt Marked og nye Virkefelter, og Landets Industri er altfor ringe til, at den har kunnet præstere de Udfragter, som ere nødvendige. Under disse Forhold kan det ikke undre, at medens Havnen oprindeligt var Centrum for Selskabets Trafik, blev allerede efter faa Aars Forløb dets Virksomhed forbundet med andre udenlandske, russiske og svenske Selskaber, og andre Havne blev fundet hensigtsmæssigere for Selskabets Trafik med dets oversøiske Baade. Varemængden, som Selskabet tilfører København, er derfor ogsaa kun meget ringe, og en enkelt af Selskabets Linier, den russisk-nordamerikanske, paafører formentlig endog den danske København—Nordamerika Linie Konkurrence.

Under disse Forhold kan der ikke ventes noget tilfredsstillende Svar paa det for Havnens Omladnings- og Transittrafik vigtigste Spørgsmaal om Antallet og Betydningen af dens faste oversøiske Ruter og de for disse og for Godsets Videresendelse til Oplandet gældende Fragtforhold.

Det forenede Dampskibsselskabs Rute paa Nordamerika og den tidligere Cosmopolitan Linie, som nu er overgaaet til dette Selskabs Administration, i Forbindelse med Østasiatisk Co.s maanedlige Ruter paa Østasien og Vestindien ere for Tiden Københavns eneste faste oversøiske Ruter, som da ogsaa tilsammen bringe en anselig Trafik. Naar hertil kommer det forenede Dampskibsselskabs ældre Linier paa sydeuropæiske Pladser, have vi i Hovedsagen gjort Rede for de Fødearerer, gennem hvilke Københavns Havn faar fast og regelmæssig Tilførsel af Stykgodsvarer til Fordeling til dens Opland. Det behøver ikke at bemærkes, at dette er meget lidt, ja altfor lidt, og dog er det vanskeligste Punkt maaske Fragtforholdene for Stykgodsbefordring fra Københavns Havn til dens fjærnere Opland.

Der hersker i Købmandskredse en meget ssærk Misfornøjelse med Fragtforholdene for Varer, der over København skulle sendes fra og til oversøiske Pladser. Klagerne, der angaa saavel Fragterne mellem de oversøiske Pladser og København som Fragterne mellem København og dens Opland i videre Forstand, ere ikke saa meget rettede mod Fragternes absolute Størrelse, der er af mindre Betydning, naar blot alle behandles ens; derimod sigte de navnlig paa at paavise, at disse Fragter i Forhold til de tilsvarende Fragter for Forsendelser over andre Havne, navnlig Hamborg og Bremen, ere i høj Grad ugunstige, ja saa ugunstige, at de i mange Tilfælde umuliggøre Varernes Forsendelse over København, og det er i saa Henseende ikke alene Fragtraternes Størrelse, der gør sig gældende, men navnlig ogsaa de forskellige Regler, der gælde for Adgangen til at opnaa Gennemgangsfragter.

Det er desværre sikkert, at disse Klager ikke ere ubegrundede, og at disse Forhold have haft og, hvis en gennemgribende Ændring ikke finder Sted, ville faa en særdeles afgørende Indflydelse i ugunstig Retning paa Udviklingen af Transittrafiken over Københavns Havn.

Naar derefter det Spørgsmaal rejses: „Hvilke Foranstaltninger kan og bør der træffes for at fremkalde en Ændring i Udviklingen“, maa Kommissionen først og fremmest energisk hævde, at der bør gøres noget og ikke resigneres. Det drejer sig her om saa store Interesser, — og Interesser, der ikke blot ere Havnens og Byens, men hele Landets — at det offentlige ikke bør vægre sig ved at bringe noget overkommeligt Offer, der kan antages at føre til eller dog henimod Maalet: Københavns Havn som en virkelig betydende Omladnings- og Transithavn.

Men det bør ogsaa straks udtales, at det ikke alene eller blot i første Række er det offentliges Medvirken eller Initiativ, hvorfor der er Brug, og som er Betingelsen for at naa fremad. Københavns Havn er udelukkende til for Handelens og Skibs-