

fartens Skyld, er saa at sige et Redskab, som disse Erhverv benytte; men Handel og Skibsfart ere og ville sikkert i en overskuelig Fremtid vedblive at være frie, private, selvstændige Erhverv, der som Følge deraf selv sætte Kursen for deres Virksomhed. Det offentlige kan stille sig til Raadighed med Tilbud om at tilvejebringe de bedst mulige „Redskaber“ for disse Erhverv, men Erhvervene selv have ikke blot *Ret* til at kræve, at „Redskaberne“ blive gode og tjenlige, men ogsaa *Pligt* til at anvise Maal og Midler for deres fortsatte Virken saaledes, at det offentlige kan se, at det, der fra dets Side tilvejebringes, vil blive benyttet og være til Gavn. Det er allerede foran antydet, at det vistnok var en ikke uvæsentlig Fejl ved Frihavnsanlæggets Tilblivelse, at man ikke den Gang havde sikret sig at have den samlede Handels- og Skibsfartsstand bag sig om ikke som Garant, saa dog i det mindste som energisk Forkæmper for Foretagendets Trivsel og Vækst. Naar der nu er Spørgsmaal om paany at søge at lede Udviklingen ind i et andet Spor selv med betydelige Ofre fra det offentliges Side, bør denne Fejl ikke gøres om igen.

Hermed — i Forbindelse med, hvad der er sagt i de Bemærkninger, som indlede dette Afsnit — er da ogsaa Forklaringen given til, at Kommissionens Konklusioner for dette Afsnits Vedkommende mere maa forme sig som Henstillingér og Muligheder end som bestemt formulerede Forslag.

De første Bestræbelser maa formentlig være rettede paa at udvirke, at bestaaende danske Virksomheder i videst muligt Omfang medvirke til den foreliggende Opgaves Løsning. Der maa gøres et alvorligt Forsøg paa at opnaa, at det østasiatiske Kompagni i hvert Fald i højere Grad, end Tilfældet har været i de senere Aar, gør Københavns Havn til Centrum for sin evropæiske Omladningsvirksomhed, og det er nødvendigt, at der sker en saadan Ændring af det forenede Dampskibsselskabs Takstforhold, saavel i de oversøiske Takster som i Taksterne mellem København og hele dets Oplandsomraade, derunder navnlig ogsaa i Betingelserne for at opnaa billige gennemgaaende Fragter, at samtlige Takstvilkaar saa at sige pege hen mod Københavns Havn som det naturlige Omladningssted for transiterende Gods til Østersøen og Norge. Kommissionen overser selvfølgelig paa ingen Maade, at de Dispositioner, der nu er truffne af de nævnte to store og ansete Selskaber, kunne være truffne af Hensyn, der fra et ensidigt forretningsmæssigt Synspunkt kunne være fuldt gyldige, og som maaske endog for en Del mere ere paatvungne af en udefra kommende Konkurrences Tryk end frivillig valgte; ej heller overser Kommissionen, at det netop af de samme Hensyn kan være forbundet med meget store Vanskeligheder for Selskaberne nu at træffe en anden Ordning. Men man formener — og det foran udviklede turde tilstrækkelig godtgøre Rigtigheden heraf — at gennemgribende Ændringer paa disse Omraader og ganske særlig med Hensyn til alle Befragtningsvilkaarene ere saa vigtige, ja uafviselig nødvendige Førstebetingelser for virkelig Fremme af Omladnings- og Transittrafiken paa Københavns Havn, at det paa den ene Side maa være fuldt berettiget netop overfor Selskaber som de nævnte, at paakalde den nationale Interesse som Løftestang til at opnaa Forbedringer, og at det paa den anden Side ogsaa vil være forsvarligt, hvis det under Forhandlingerne om Opgavens Løsning skulde vise sig, at Selskaberne ikke alene kunde magte den, men maa kræve Støtte og Ofre dertil fra det offentliges Side, da ogsaa at yde den.

Kommissionen maa derfor indtrængende henstille til Regeringen gennem Forhandling med Selskaberne og under Samarbejde med Erhvervene at søge opnaaet, at disse saa snart og saavidt muligt gør indgribende Ændringer i de hidtil gældende Forhold paa de foran omhandlede Omraader.

Selv med en tilfredsstillende Løsning af de lige omhandlede Opgaver vil Maalet imidlertid ikke være naaet. Det vil af det ovenfor udviklede fremgaa, hvor ønskeligt det vil være, at Antallet af oversøiske Ruter paa Københavns Havn forøges. Nu-