

tidens Konkurrenceforhold paa dette for de store Omladnings- og Transithavne saa overordentlig vigtige Omraade i Forbindelse med de fra Aar til Aar stigende Krav til Skibenes Størrelse og deres hurtige, hyppige og regelmæssige Fart, have allerede forlængst bevirket, at Oprettelsen af en saadan Rute er et Foretagende, der kræver meget betydelige Kapitaler. Paa den anden Side er det selvfølgelig ogsaa nødvendigt for Rutens Tilblivelse, at der er tilstrækkelige Godsmængder at befordre, ikke blot paa en enkelt Tid af Aares, men til hvert Skib frem og tilbage, men i denne Henseende er Forholdet det samme som ved Aabningen af andre nye Trafikruter, t. Eks. Jernbanelinier; det maa vel kræves, at der er en Trang til Ruten, som skaber dens Berettigelse, men omvendt kan det med Sikkerhed ventes, at selve Rutens Tilblivelse og gode regelmæssige Drift til en vis Grad vil skabe ny Trafik. Trafiken vil med andre Ord, naar det nødvendige Grundlag er til Stede, vokse af sig selv, men i det Tidsrum, der hengaar hermed, vil den ikke kunne bære sig selv, men maa støttes udefra.

Hermed ere to vigtige Hovedbetingelser for Oprettelsen af nye oversøiske Ruter givne:

Det maa være Handel og Søfart, ikke det offentlige, som tager Initiativet til nye Ruters Oprettelse i Kraft af den Trang, som indenfor disse Erhverv har vist sig at være tilstede til dem; men naar denne første Betingelse er tilstede, vil der ogsaa kunne være god Grund for det offentlige til at træde til med Støtte til Rutens Ophjælpning i de første Aar. Selv om det iøvrigt med nok saa stor Grund kan siges, at den Forretning, der ikke kan bære sig selv uden Hjælp udefra, ikke har nogen Eksistensberettigelse, er dette ikke til Hinder for, at et Foretagende som det heromhandlede, der til sin Oprettelse og første Ophjælpning kræver saa store Kapitaler, at det private Initiativ ikke vil kunne magte det, med Rette kan rejse Krav og Ønske om offentlig Støtte til Overvindelse af Begyndelsesvanskelighederne.

Saaledes har Forholeet da ogsaa længe været i Udlandet; de Subventioner, der hergjemme allerede ydes til forskellige Dampskibslinier (Ruterne: Aarhus—Kallundborg, Frederikshavn—Gøteborg og Esbjerg—Harvich), ere derimod grundede i saadanne særlige Forhold, at de ikke komme i Betragtning i denne Sammenhæng. De Oplysninger, hvoraf man er kommen i Besiddelse, angaaende udenlandske Subventioner til oversøiske Skibsruter kunne selvfølgelig kun med meget Forbehold benyttes som Grundlag for Slutninger til, hvad der bør gøres herhjemme. Rent bortset baade fra de mange særlige Forhold, som i de forskellige fremmede Stater kunne have været medvirkende ved Afgørelsen, og bortset fra at der i det væsentlige savnes Oplysning om de Virkninger, som de ydede Subventioner have medført, maa det nemlig ikke lades ude af Betragtning, at for alle de Staters Vedkommende, der have Kolonier, ere Subventionerne for en stor Del Led i en Kolonialpolitik, om hvilken der for Danmarks Vedkommende ikke bliver Spørgsmaal. Men selv om man er opmærksom herpaa, blive de foreliggende Oplysninger af Værdi. Navnlig vise de, at i vore Nabolande, Sverrig og Norge, hvor der i den allerseneste Tid arbejdes meget energisk paa Skabelsen af oversøiske Ruter, der i høj Grad ville være egnede til at drage Trafik fra Københavns Havn, er man i vidt Omfang gaaet frem ad den Vej, som her foreslaas, nemlig at yde nyoprettede Ruter Støtte i de første Aar.

Kommissionen maa herefter begrænde sig til at udtale, at det maa anses for at være af den største Betydning, at eventuelt fremkommende Andragender om Støtte til Etablering og den første Ophjælpning af saadanne oversøiske Ruter, som kunne antages senere at ville forrente sig, imødekommes i videste Omfang, selv om det kræver betydelige øjeblikkelige Ofre fra det offentliges Side.

Det er en Følge heraf, at man ikke for Tiden ser sig i Stand til at udtale sig om Enkeltheder vedrørende de eventuelle Tilskud fra det offentlige. Kun angaaende et Par enkelte Spørgsmaal skal nogle korte Bemærkninger fremsættes: