

Med Hensyn til Formen for den Understøttelse, som der i paakommende Tilfælde kan blive Tale om at yde, turde det være værdt at overveje, om den hidtil almindelige Subventionsform er den heldigste. Selv om Subventionen — saaledes som Tilfældet er med de nuværende danske Subventioner — sættes i Afhængighed til Bruttoopsejlingen, byder den næppe altid den bedste Garanti for Formaalets Opnaelse. Mulig kunde det offentlige ved helt eller delvist at yde sin Støtte gennem Præmier paa den Omladning og Transit paa Københavns Havn, som Ruten fører med sig, opnaa større Sikkerhed for, at den tilsigtede Nyttedevirkning opnaas.

Angaaende Spørgsmaalet om, hvilke Ruter der kan blive Tale om at støtte, er det vel efter det anførte umuligt at udtale noget endeligt, men det kan ikke nægtes, at mange Grunde tale for særlig at have Opmærksomheden henledet paa en enkelt Rute, nemlig paa Sydamerika (La Plata og Brasilien). Der er ikke blot i al Almindelighed Grund til at antage, at den oversøiske Eksport og Import i nogen Grad er i Færd med at forskyde sig fra Nordamerika til Sydamerika; men det ses ogsaa, at Bestræbelserne andetsteds — og ikke mindst i Sverrig — for Tiden netop rettes paa at skabe faste Ruter paa Sydamerika, og det vilde sikkert være meget ønskeligt, om Danmark kunde opnaa i Tide at komme med i dette Kapløb paa en langt mere effektiv Maade, end det nu sker ved de Baade, som — forøvrigt vistnok med godt Resultat — holdes i Gang af det forenede Dampskibsselskab. Hermed stemme da ogsaa de af en Række Købmænd for et af Kommissionen nedsat Udvalg afgivne Forklaringer, hvoraf det fremgaar, at der ikke blot antages at kunne blive gode Muligheder for Eksport og Import paa La Plata Staterne, men at der ogsaa allerede for Aar tilbage herhjemme har været ført Forhandlinger om Oprettelse af en Kaffeterminsbørs, som med Nødvendighed forudsætter en fast, regelmæssig Rute paa Brasilien. Disse Forhandlinger strandede vel den Gang, og for Tiden er Kaffehandelen paa Brasilien forbunden med særlige Vanskeligheder (den saakaldte Valorisation), men skulde Handel og Skibsfart kunne samle sig om at skabe det første Grundlag for en Rute paa Sydamerika, nærer Kommissionen ingen Tvivl om, at et Andragende om Støtte dertil bør imødekommes.

Til II.

A. Angaaende Ophævelse af den Københavns Frihavnsaktieselskab tillagte Eneret til at udføre Arbejder i Frihavnen.

Medens det i Frihavnslovens § 3 kun i al Almindelighed siges, at der kan gives et Selskab Koncession paa „Driften af Frihavnen“, og medens i Overensstemmelse hermed § 13 i den Københavns Frihavnsaktieselskab under 27. April 1892 tillagte Koncession kun giver Selskabet Berettigelse til at „drive Frihavnen“ saaledes, at Indenrigsministeriet (nu: Ministeriet for offentlige Arbejder) bl. a. „efter Forslag af Selskabet udfærdiger reglementariske Bestemmelser vedkommende Driften“, er der i § 1 i det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 19. Oktober 1894 udfærdigede Reglement for Driften af Københavns Frihavn truffet følgende Bestemmelse:

„Alt i Frihavnen udenfor de udlejede Arealer og Lokaler forefaldende Arbejde — herunder Transport — med Hensyn til derværende Varer er det forbeholdt Københavns Frihavnsaktieselskab at lade udføre ved sine Funktionærer og Arbejdere, og Selskabet kan derfor formene andre uden dets Samtykke at udføre saadant Arbejde. Samtykke fra Selskabet kræves dog ikke til Udførelse af Transport — Paa- og Aflæsning ikke indbefattet — over Frihavns Terrain ved Haandkraft eller almindelige Vogne eller lignende eller for et i Frihavnen henliggende Fartøjs Besætning til Udførelse af de Fartøjet paahvilende Arbejder.“

Denne Bestemmelse omfatter, som det vil ses, ikke blot alt Arbejde i og ved Selskabets Skure og andre Indretninger samt paa hele Frihavns Grund, men ogsaa