

Arbejdet om Bord i de i Frihavnen liggende Skibe, for saa vidt det ikke udføres af Skibets egne Folk. Bestemmelsen vedrørende Arbejdet ombord har i stedse stigende Grad vakt Misnøje hos Rederierne, eller i hvert Fald en Del af dem; der rejses Krav om Bestemmelsens Ophævelse under Henvisning dels til, at det i al Almindelighed er ganske urimeligt, at Skibene ikke selv kunne vælge den Arbejdskraft, de ønske, til at udføre det dem paahvilende Arbejde, dels til, at der ved Antagelse af private Stuvere paa samme Maade, som det er Coutume i andre Havne, vilde kunne opnaas betydelig billigere Arbejde. Det er dog ikke alene økonomiske Hensyn som her gøre sig gældende, men ogsaa Hensyn til Godsets Behandling og navnlig Ønsket om at kunne vælge baade den Arbejdstid og den Arbejdsmaade, som passer Skibet bedst.

Det er nu ved de af Kommissionen foretagne Undersøgelser godtgjort, at der for Korn og Foderstoffers Vedkommende ikke er nogen nævneværdig Forskel i Taksterne for Omladning i København og de med den paa dette Omraade nærmest konkurrerende Havne, men at derimod Arbejdspengetaksterne for Stykgods i adskillige Tilfælde ere en Del højere i Københavns Havn end i andre konkurrerende Havne. Aarsagen hertil maa søges dels i, at Frihavnen og andre Pakhusforretninger skulle have deres væsentligste Indtægt gennem Arbejdspengene, dels i, at Arbejdslønnen i Københavns Havn er meget høj saavel i Forhold til Arbejdslønnen i andre Virksomheder her i Landet som i Forhold til Arbejdslønnen i konkurrerende Havne. En væsentlig gunstigere Stilling navnlig med Hensyn til Udgifterne til Arbejde, vil for Københavns Havns Vedkommende næppe kunne opnaas, uden at man bliver i Stand til at reducere denne høje Arbejds løn. Men ganske bortset herfra maa Kommissionen tilraade, at Ønsket om Ophævelsen af Frihavnsselskabets Monopol paa Udførelsen af Arbejdet om Bord i Skibene imødekommes. En tilsvarende Monopolisering findes, saa vidt vides, ikke andet Steds, og der er da formentlig al Anledning til i det Øjeblik, da Bestræbelserne netop rettes paa at tilvejebringe de bedst mulige Betingelser for Omladnings- og Transittrafiken, at fjerne den Ulighed, som af ikke faa Rederier hjemme og ude bestragtes med stor Uvilje, og aabne Adgangen til fri Konkurrence.

I det foregaaende er Spørgsmaalet om, hvorvidt Arbejdsmonopolets Ophævelse kræver Samtykke fra Frihavnsselskabet eller dog maa være betinget af, at der ydes dette Kompensation for eventuelt Tab ved Ophævelsen, ladt ude af Betragtning; herom skal nogle Bemærkninger nu gøres.

Då det Frihavnsselskabet i Driftsreglementets § 1 tillagte Monopol ikke er direkte hjemlet i Koncessionen og vistnok heller ikke kan siges at være indbefattet i den det i samme hjemlede Ret til at „drive Frihavnen“, kan der næppe rejses nogen retslig Indvending imod, at Monopolet ophæves af Ministeriet ved en dertil sigtende Ændring i nævnte Reglementsbestemmelse, men det forekommer Kommissionen ligesaa givet, at dette ikke kan ske, uden at der paa anden Maade ydes Selskabet Kompensation for det Tab af Indtægter, som derved lides. Selskabet har med Grund indrettet hele sin Økonomi paa Basis af denne Begunstigelse, der indrømmedes det straks ved dets Virksomheds Begyndelse, saaledes at det, selv om dets økonomiske Stilling var gunstig, med Rette vilde kunne betegne det som en Uretfærdighed, at Begunstigelsen berøvedes det uden videre. Nu er Stillingen jo tilmed den, at det økonomiske Udbytte af Frihavnsdriften i de sidste Aar har været meget ringe, saa at en Indtægtsnedgang vilde blive meget følelig, og endelig kommer hertil som et meget væsentligt Moment den Interesse, som Københavns Havnevæsen har i Udbyttet af Frihavnsdriften.

Langt vanskeligere er det at bestemme, hvilket Beløb der skal gives Kompensation for. I 1908 udgjorde Frihavns Indtægt af Arbejde om Bord i Skibene ca. 177,000 Kr.; hvis dette Arbejde kunde antages fremtidig helt at ville blive