

unddraget Frihavnsselskabet, maatte der derfor gives Erstatning for dette Beløb, med Fradrag af ca. 50,000 Kr., som vilde spares i Lønning af Funktionærer, Ulykkesforsikring af Arbejdere m. m. Det faktiske Forhold, som eventuelt vil indtræde ved Monopolets Ophævelse, vil jo imidlertid blive et helt andet. Frihavnsselskabet vil i hvert Fald langt fra miste alt det paagældende Arbejde, men hvor stor en Brøkdel, der vil gaa tabt, er det umuligt forud at danne sig et begrundet Skøn over. Foruden det direkte Tab maa der derhos regnes med det Tab i Indtægter af Arbejdet om Bord, som sandsynligvis vil være en Følge af, at Selskabet under Trykket af den det paaførte Konkurrence nødsages til at nedsætte dets hidtidige Takster i større eller mindre Omfang.

Med disse Bemærkninger henvises Kompensationsspørgsmaalet iøvrigt til nedenstaaende Afsnit C, hvor de forskellige finansielle Spørgsmaal ville blive gjorte til Genstand for samlet Overvejelse.

## B. Angaaende større Bevægelsesfrihed for Ledelsen af Frihavns Drift.

I den allerede ovenfor berørte § 13 i Frihavnsselskabets Koncession bestemmes det bl. a., at „Ministeriet efter Forslag af Selskabet udfærdiger Tariffer (herunder ogsaa Takster for den elektriske Belysning og for den Drivkraft, der af Selskabet leveres private paa Frihavnsterritoriet) og reglementariske Bestemmelser vedkommende Driften. Disse Tariffer og Bestemmelser maa kun fraviges med Ministeriets Samtykke eller — i paatrængende Tilfælde — paa dets forventede Approbation, der snarest maa søges erhvervet..... Enhver er berettiget til mod Erlæggelse af de fastsatte Afgifter og under Iagttagelse af de gældende Reglementer at benytte Frihavns Indretninger“.

Det er nu klart, at disse vidtgaaende Kontrolbestemmelser, der tage dobbelt Sigte til den ene Side til at værgе Havnevæsenets Interesser som Parthaver i Frihavnen og til den anden Side til at værne om det Frihavnen benyttede Publikum, ere af ikke uvæsentlig Nytte. De give Publikum al ønskelig Sikkerhed mod Vilkaarligheder i den Maade, hvorpaa de forskellige Forretninger udføres, og de yde tillige Frihavnsledelsen selv en god Støtte, idet de danne Grundlag for en rolig og regelmæssig Styrelse, upaavirket af de Krav om Begunstigelser og Særstilling fra Enkeltmands Side, som vanskelig ville udeblive.

Ro og Regelmæssighed i den ommeldte Retning ere imidlertid Egenskaber ved Ledelsen af et Foretagende som Frihavnen, der kun til en vis Grad ere af det gode. Selvfølgelig er enhver Art af Vilkaarlighed en Uting, men bortset derfra bør Ledelsen have saa stor Bevægelsesfrihed som muligt og være præget af den Bevægelighed, som navnlig er en Nødvendighed, hvor noget nyt skal oparbejdes. Til at fremme en saadan Bevægelighed og Smidighed, der hurtig og let retter sig efter Trafikens og Samhandelens vekslende Behov ikke blot i de store, mere almindelige Dispositioner, men ogsaa i den daglige Ledelses mange smaa Enkeltheder, ere de ovenomhandlede Koncessionsbestemmelser lidet egnede. Selv om de nemlig, saaledes som Tilfældet hidtil har været og vel ogsaa kan antages at ville blive fremtidig, kun benyttes med yderste Varsomhed af vedkommende Ministerium, ja saa at sige slet ikke gøres effektive, fordi Ledelsens Indstillinger paa dette Omraade normalt kunne ventes fulgte, ere de baade i sig selv et ret tungt Apparat, der altid vil virke noget trykkende, og — hvad der er af langt større Betydning — de føre let og med ubevidst Konsekvens til, at Ledelsen i for høj Grad slaar sig til Ro ved de gældende reglementariske Bestemmelser.

Kommissionen skal ikke udtale sig nærmere om, hvor vidt disse Ulemper have gjort sig gældende i den hidtidige Frihavnsledelse; enkelte af Kommissionens Medlemmer ere tilbøjelige til at mene, at det har været Tilfældet i ikke helt ringe Grad; men