

saadan Maade, at der skabes nyt Liv og nye Næringsveje paa Øen.“

Kun om eet har der været forskellige Meininger, nemlig om, hvilke Veje der sikrest og hurtigst føre til Maalet, og der er i og for sig intet mærkeligt i, at der kan være Uenighed om disse Veje. Først frembyder der sig naturligen det Spørgsmaal: Var det ikke en Statsopgave, ikke blot at anlægge Havnen, men ogsaa at drive den. Men selv om den danske Stat havde været ganske ualmindelig gunstig situeret, er een Ting jo given, nemlig at Staten som saadan mindst af alt er egnet til at drive Havn med alle de dertil nødvendige Foretagender. Statsdrift paa dette Omraade savner først og fremmest altid den, om jeg saa maa sige, kommercielle Forsigtighed, som er Sporen i ethvert Foretagende, hvor den private Kapital er interesseret. — Men heller ikke den anden Side af Sagen, som har været fremdraget, mener jeg, at der er Anledning for Staten til at tage op. Man kunde nemlig spørge, om Staten ikke fornuftigt set burde anlægge Havnen og de forskellige Foranstaltninger og dernæst forpagte dem ud. En forsigtig Regering vil dog, naar et privat Initiativ tilbyder at bære Risikoen, ikke løbe den aldeles utvivlsomme Risiko, der vil være ved at anlægge et saa storslaaet Foretagende, men maa modtage Tilbudet med Tak, naar det i øvrigt stemmer overens med Statens Tarv. Thi eet er jo nemlig givet: Det vil være adskillige Aar, selv under en virkelig sundt og godt ledet Drift, førend der overhovedet kan være Tale om noget Udbytte, og der kan først i det lange Løb blive Tale om, at de i Foretagendet interesserede Kapitaler kunne vinde nævneværdigt. Jeg kan derfor forstaa Finansministerens Stilling til det Spørgsmaal, der ogsaa har været fremme, om Staten ikke direkte burde interessere sig for Sagen ved at indskyde indtil nogle faa Millioner i Foretagendet eller tage Aktier for et saadant Beløb — der er nævnt 3—5 Millioner —, om jeg end beklager denne Stilling. Jeg tror i Virkeligheden ikke, at en Finansminister, hvis han havde fremsat Forslag derom, vilde have stødt paa nogen virkelig alvorlig Modstand, men, som sagt, det Spørgsmaal foreligger ikke, og det Grundlag, der foreligger, er altsaa det private Initiativ.

Det Spørgsmaal, vi da have at overveje, er, om den foreslaaede Koncession gør Ret og Skel til begge Sider. Spørgsmaalet samler sig efter min Mening under 4 Hovedsynspunkter. For det første: Hvad yder Staten? Det næste er: Hvad yder

Koncessionssøgerne, som de kaldes? For det tredje: Hvilken Kontrol forbeholder Staten sig? For det fjerde: Hvorledes stiller Forholdet sig ved Koncessionstidens Udløb?

Med Hensyn til, hvad Staten yder, er det i og for sig naturligvis givet, at Basis for hele Foretagendet er Øernes gunstige Beliggenhed o. s. v., o. s. v., men det spiller ingen Rolle i denne Forbindelse. Af positive Goder ydes der Retten til at inddæmme og de Rettigheder, som i et saadant Tilfælde tilkomme enhver privat Mand med Hensyn til, hvad man har Raadighed over; det er Udkastets §§ 1 og 2. Endvidere Ret til at uddybe Arealer i Havnen og til at opkræve de saakaldte Pælepenge af de Skibe, som benytte Havnen; det er Udkastets § 3. Endvidere Dokret for alle Øerne, hvilken Bestemmelse indeholdes i § 4, sidste Membrum. For øvrigt forekommer det mig, at der i § 4, 2det Stykke, i Stedet for en Dok af bestemt Størrelse maaske mere passende kunde have staaet en Dok af moderne Skikkelse og moderne Form, navnlig da der jo er hentydet til, at der kan søges Overenskomst med den Flydedok, som for Øjeblikket ejes af et fremmed Kompagni; det vilde netop være heldigt, om man arrangerede sig i god Forstaaelse med alle. — Endvidere giver Staten — og det er maaske det, der i Øjeblikket har virkelig Værdi — i § 7 Eneret til elektrisk Lys- og Kraftanlæg, Vandværksanlæg og lignende. Dernæst giver Staten Eneret til traadløs Telegrafi, en Foranstaltning, man, som allerede af den højtberede Finansminister fremhævet, i høj Grad trænger til, og som man slet ikke kunde have faaet, hvis man ikke var villig til at give en meget betydelig Subvention, saa det er egentlig mere for en Forms Skyld, naar jeg anfører det som noget, Staten yder. I Virkeligheden kommer det hele Samfundet til gode og er en meget tvivlsom pekuniær Fordel for dem, hvem Koncessionen tildeles. Sluttelig ydes der Toldfrihed for alt Materiale, der indføres til første Installation af Anlægene. Det er for øvrigt en Begunstigelse, som herhjemme ogsaa ydes private Jernbaneanlæg, saa der er ikke noget særligt derved at bemærke.

Og hvad yde da Koncessionshaverne? Ja, de yde en Havn, som vi alle haabe og ønske maa faa den Betydning, som er tilstillet. De yde Oprettelsen af en Dok, moderne indrettet og af moderne Størrelse, og en saadan er nødvendig, hvis Havnen overhovedet skal blive til en Verdenhavn.