

nes at frembyde saa store Fordele, at det kan forsvares at anvende den til Planens Udførelse fornødne Bekostning derpaa. Anlægget omfatter ifølge Bemærkningerne til Lovforslaget dels en Dækmole eller Bølgebryder, dels en Anlægskaj.

Et *Flertal* indenfor Udvalget (Birch, Effersøe, Martin Hansen, Ingvard Jensen, Markvorsen, Mortensen, H. Neergaard, Chr. Rasmussen og S. Sørensen) kan tiltræde Regeringens Plan vedrørende Thorshavn, dog med nogle Ændringer.

Man mener, at det bør fastslås i Loven, at Anlægget skal udføres i to Afsnit, idet Dækmolen opføres først og Anlægskajen senere, efter at der er hengaaet saa lang Tid fra Dækmolens Fuldførelse, at man har høstet fornødne Erfaringer med Hensyn til dens Virkninger. Først til den Tid skal tages endelig Bestemmelse om, hvorvidt Anlægskajen skal opføres, og eventuelt om dens Beliggenhed samt Opførelsesmaade. Hertil sigter Ændringsforslag Nr. 2. Det kan saaledes tænkes, at Anlægget af Dækmolen vil muliggøre et bedre og billigere Kajanlæg paa Østsiden af Østervaag.

Af Thorshavns Byraad er fremsat Ønsket om, at de Veje, som efter Regeringens Plan bliver aldeles nødvendige for at forbinde Anlægskajen, der nu tænkes opført i en Udkant af Byen, med de mere centralt beliggende Dele af denne, indgaar som et Led i Havneanlægget, og at de som Følge heraf bekostes af Staten og Thorshavns Kommune i Forening i det i Lovforslagets § 1 nævnte Forhold. Navnlig i Betragtning af, at disse Veje foruden at tjene som egentlige Veje, kan komme til Anvendelse som Anlægskajer i Havnen, især for mindre Fartøjer, har Udvalgets Flertal stillet Forslag om, at Udgiftsbeløbet til Havneanlægget i Thorshavn forhøjes med $\frac{4}{5}$ af den Sum, 69,000 Kr., som de omhandlede Veje eller Kørekajer er beregnede at ville koste (Ændringsforslag Nr. 1). Herved bemærkes, at man gaar ud fra som sandsynligt, at der vil blive Brug for lignende Kørekajer, selv

om Regeringens Plan med Hensyn til en Anlægskaj ændres.

Vanskeligheden ved at finde den bedst gennemførlige Løsning af Thorshavns Havnesag har under Udvalgsbehandlingen, ved hvilken man har forhandlet med Formanden for Thorshavns Byraad som Udsending fra Byraadet, ført til Fremkomsten af forskellige Planer. I saa Henseende skal man henvise til:

a) Den med Skrivelse af 11. Februar 1913 fra Ministeriet for offentlige Arbejder modtagne Skrivelse af 4. Januar s. A. fra Thorshavns Byraad og Skrivelse af 17. s. M. fra Vandbygningsdirektøren, trykt som Bilag Nr. 2.

b) En Skrivelse af 14. Marts 1913 fra Thorshavns Byraad tilligemed et Bilag til Folketingsmand Effersøe, trykt som Bilag Nr. 3.

Flertallet har imidlertid efter stedfundet Samraad, saavel med Ministeren for offentlige Arbejder som med Ingeniørerne, der har undersøgt Forholdene paa Stedet, fundet det rigtigst at holde sig til Regeringens Plan med de foran nævnte Ændringer.

Et *Medlem af Flertallet* (Holger Neergaard) kan tiltræde foranstaaende, dog med følgende nærmere Motivering. Thorshavn bliver en Statshavn, der altsaa helt drives og vedligeholdes af Staten, men til Gengæld maa Havnen kunne benyttes som Trafikhavn for den større Handelstrafik, og det vil ikke være nok, at der skaffes Dækning, hvad man vilde nøjes med, hvis det kun drejede sig om at skaffe god Tilflugt for Fiskerbaade. Udviklingen bør gaa i den Retning, at de større Skibe — derunder Routebaadene — ikke skal anløbe saa mange Pladser for at losse og lade; navnlig i Tider, hvor Vejret er uroligt, skal de kunne nøjes med at anløbe nogle faa Pladser og da særlig Thorshavn og Trangisvaag. Derfor bør der paa disse Steder være Kajanlæg, saa at Losning og Lading kan foregaa hurtigt og sikkert og, særlig for Klipfiskens Vedkommende, direkte fra Pakhus. Derved vil der spares megen Tid for disse Baade, og Routebaa-