

rede under Forhandlingerne her i Tinget i 1858 udtalte Orla Lehmann, der var Udvalgets Ordfører og vistnok Lovens Skaber, at Ministerens Myndighed overfor Københavns Havn og dens Budget var noget ekseptionelt for en konstitutionel Stat. Men foreløbig lod man altsaa være at røre ved det. Da Loven nu har været gældende i over 50 Aar, vil det ikke være for tidligt at tage nogle Skridt videre og anbringe Kærne i den Skal, der da skabtes.

Om Enkeltheder i Lovforslaget skal jeg ikke udtale mig paa dette Tidspunkt. Jeg skal kun nævne, at jeg er ganske enig med det ærede Medlem for 1ste Kreds (Holger Petersen), naar han fandt det betænkeligt nu at forlade det gældende Princip om, at Havneraad og Havneforvaltning er to Myndigheder, altsaa, om det ikke vil være rettest, at Havneraadet vælger sin egen Formand, der leder Raadets Møder og optræder paa dets Vegne, medens Havnekaptajnen ligesom nu fremsætter sine Forslag i Havneraadet og deltager i dets Forhandlinger, i Stedet for som efter det foreliggende Forslag, at Havnedirektøren skal være Raadets Formand og føre Forsædet i dette. Ogsaa jeg tror derfor, at dette Punkt bør ændres.

Ved Lov af 7de April 1899 fik Rigsdagen Myndighed til at afgøre Spørgsmaalet om Afhændelse af Arealer, tilhørende Havnen, men om denne Medbestemmelsesret nu bør ophæves og overdrages til Havneraadet, kan maaske ogsaa være tvivlsomt, ligesom de Bestemmelser, der søger at ophæve den Indflydelse, Rigsdagen for Tiden har paa Frihavnen. Det vil imidlertid kunne overvejes nærmere i et Udvalg. Efter Forslaget skal Havneraadet bestaa af 17 Medlemmer, nemlig Havnedirektøren som født Formand og saa i øvrigt 2 Medlemmer valgte af Ministeren, 2 valgte af Folketinget, 2 af Landstinget, 2 valgte af Københavns Magistrat, 2 af Borgerrepræsentationen, 2 af Grosserer-Societets Komitè og ligeledes 2 af Organisationerne for Industri og 2 af Organisationerne for Skibsfarten. Dette er naturligvis en overordentlig heldig og praktisk Foranstaltning, men om just disse sidste Medlemmer skal vælges direkte af Organisationerne, eller der paa anden Maade skal skaffes Havneraadet denne Tilgang af sagkyndige, vil jo nærmere kunne overvejes, i alt Fald synes jeg, at det kan være tvivlsomt, om Fastsættelsen af Reglerne for, hvorledes og af hvem disse 2 og 2 Repræsentanter for Industri

og Skibsfart skal vælges, bør være overdraget et andet Ministerium, Handelsministeriet, end det Ministerium, under hvilket i øvrigt denne Lov og alt, hvad angaar Københavns Havn, henhører. Det ser dog maaske lidt aparte ud, forekommer det mig, saaledes at stikke et andet Ministerium ind for et enkelt lille Punkts Vedkommende. Betænkning vil altid kunne indhentes fra det andet Ministerium, og der kan brevveksles om Sagen.

Jeg skal, med Forbehold af disse og andre Enkeltheder, anbefale Lovforslaget til velvillig Behandling.

Somme: Det Lovforslag, vi her beskæftiger os med, er jo ledsaget af en meget udførlig Motivering. Det hviler nemlig paa det Arbejde, der er udført af Havnekommissionen af 1909, hvis Betænkning er vedføjet det som Bilag. Den paagældende Betænkning synes mig et Aktstykke af megen Interesse. Ved Gennemlæsning af den er der imidlertid uvilkaarlig hos mig vakt blandede Følelser; paa den ene Side Anerkendelsen af den klare og sikkert behørigt objektive faglige Udredning af alle de Forhold, der er af Betydning for Københavns Havn, for dens Evne til at virke efter sin Bestemmelse samt til at følge og om muligt lede og støtte Udviklingen, men paa den anden Side en deprimerende Følelse af, at en Række ugunstige Omstændigheder, for hvilke der i Betænkningen nærmere gøres Rede, har forholdt Københavns Havn Adgangen til i behørigt Omfang at udnytte den Udvikling af Skibsfarten, som de sidste Decennier har været Vidne til. Forinden Uddybningen af vore Provinshavne fandt Sted i saa stor Maalestok, at de kunde etablere direkte Skibsforbindelse paa oversøiske Lande — lad mig her indskyde, at konkurrerende oversøiske Linier er ogsaa i den senere Tid etablerede i vore Nabolande —, og forinden Kejser Wilhelms Kanalen blev taget i Brug med det Resultat, at en væsentlig Del af Skibsfarten paa Østersøen herved naturligt anvistes paa at benytte Fernernatur i Stedet for som hidtil Øresund som Passage ind til Østersøen, var Betydningen af Københavns Havn i det væsentlige den, at den saa at sige fungerede som Hjertet i vort Samfunds Erhvervsorganisme og saaledes, at gennem Skibsfarten baade indad til og udad til fuldbyrdedes en væsentlig Del af vort Erhvervslivs Stofskifte, altsaa gennem Skibsfarten paa Københavns Havn til og fra Indland og Udland. I saa Henseende er Forholdene nu imidlertid i den senere Tid væsentlig forandrede. Kø-