

[Patursson.]

at de skal blive. Som Bindeled mellem Bygder eller som Tørvemarkveje vil Kørevejene ikke have synderlig Betydning.“ Derimod mente den samme Politiker, at det kunde have nogen Betydning at faa repareret Gangstierne over Fjeldene og eventuelt at faa anlagt nogle Cykleveje. I en storpolitisk Valgtale, vedkommende Folkefører holdt paa Færøerne den 9. Juni 1906 — den findes refereret i hans eget Organ „Dimmalætting“ —, fremhævede han, at han betragtede Anlæg af Køreveje mellem Bygderne som en ufornuftig og uforholdsmæssig kostbar Foranstaltning. At Vejsagen under et sådant politisk Førerskab endnu en lang Aarrække maatte komme til at staa i Stampe, er givet. Derfor lykkedes det først ved ihærdige Anstrengelser fra forstaaelsesfulde Beboeres og Lagtingsmænds Side at faa det første Vejanlæg vedtaget i 1912 — her fraregnet den i 1907 anlagte Forsøgsvej.

Siden, da Indbyggerne personlig erfarede Kørevejenes Nytte, har man opdaget den store Fejltagelse, der fra Myndighedernes og Politikernes Side er begaaet, at man ikke allerede for mere end en Menneskealder siden har sat Vejanlægene i Gang. Nu melder Kravene sig fra alle Sider paa een Gang, og disse Krav maa efterkommes. Der maa nu i størst muligt Omfang rettes paa, hvad förrige Tider har forsømt. Vi er af Vanrøgt sejlet alt for langt agterud for alle vore Naboer, vi maa i Løbet af kortest mulig Tid bringes i Højde med disse, bringes paa lige Fod med andre kultiverede Samfund. Og dette kan ikke ske, medmindre der gøres Udvej for, at der paa Færøerne kan bygges mindst dobbelt saa mange Veje aarligt, som der bygges nu. Det kan vi ikke med de Midler, der nu stilles til Raadighed fra Statens og Lagtingets Side. Befolkningen er berettiget til at kræve, saaledes som Lagtinget har accepteret baade i 1928 og i 1929, at Vejanlægene fremmes i meget videre Omfang, end der endnu har kunnet skaffes Bevillinger til.

Jeg skal til sidst gaa over til en Omtale af de nødvendige Bidrag, der tiltrænges til Forbedring af vore Havneforhold og Landingsstederne i de færøske Udbygder.

I tvende Skrivelse af 4. December 1929 til Formanden for Færøernes Lagting har Ministeren for offentlige Arbejder tilkendegivet samme:

„at Ministeriet ikke anser det for gørligt at søge Bevillinger til flere Havneanlæg paa Færøerne, forinden de i Henhold til Lov Nr. 127 af 29. April 1913 anlagte Havnes Gældsforhold til Staten

endeligt er ordnet ved Udstedelse af de fornødne Gældsbeviser og samtlige Restancer betalt“.

Hertil er der jo i og for sig intet at sige. Naar Lagtinget overfor Staten er indgaaet paa at garantere for rettidig Indbetaling af Renter og Afdrag paa de af Staten til Havneanlæg i de enkelte Kommuner ydede Laan, og Kommunerne viser sig ude af Stand til at tilvejebringe de hertil fornødne Midler, saa maa Lagtinget træde til og opfylde sine overfor Staten indgaaede Forpligtelser. Men med de sparsomme Midler, som Lagtinget for Tiden raader over, er Lagtinget derved ogsaa bragt i en vanskelig Situation. Det er nemlig ganske klart, at skal Lagtinget nu til at afdrage paa de daarligt stillede Kommuners Gæld til Statskassen, vil det, med Lagtingets nuværende minimale Indtægter, ikke kunne ske paa anden Maade end derved, at det gaar ud over de nødvendige Bevillinger til andre Foretagender, som med Rette paakalder Lagtingets Støtte. Dette Forhold vilde derimod meget let kunne ordnes, ifald det af mig forelagte Lovforslag bliver gennemført, og jeg skal i saa Henseende intet have imod, om det enten ved en Tilføjelse til Lovforslaget eller paa anden Maade, f. Eks. ved en mellem Lagtinget og Finansministeren eller Justitsministeren truffen Overenskomst, bestemmes, at en nærmere fastsat Del af Lotteriafgifterne skal anvendes til Dækning af Statens Krav paa de færøske Kommuner, der maatte komme til at staa med Restance for Renter eller Afdrag eller begge Dele, for hvis rettidige Erlæggelse Lagtinget har garanteret.

Vi har — og det er mig kært at indrømme — med betydelige Bidrag fra Statens Side været i Stand til at bygge en Del Havne paa Færøerne. Jeg skal saaledes nævne Anlægene i Trangisvaag, Vaag, Skopen, Midvaag og Thorshavn. Nu kan man sige, at ikke alle disse Anlæg er fyldestgørende, og her skal jeg særlig nævne Thorshavns Havn, som er bygget efter et Projekt, der skulde koste 6—8 Mill. Kr., men blev standset i dets videre Udførelse, da Anlægsudgifterne var kommet op paa ca. 2 Mill. Kr. At et saadant Anlæg nu virker utilfredsstillende, er indlysende. Hvis man derimod fra først af havde projekteret et Anlæg paa kun 2 Mill. Kr. og indrettet Anlægget derefter, havde Thorshavn sikkert kunnet faa et Anlæg, der kunde have opfyldt alle rimelige Fordringer mindst en Menneskealder frem i Tiden.