

maatte, synes jeg, have anstillet Under-søgelse over, hvorledes slige Forhold ere ordnede andre Steder, og da først og fremmest have set efter, hvad Kommissionen af 1903 udtaler i den Henseende. Denne Kommission har ikke udtalt sig for, at private skulde løse denne Opgave. I det Afsnit af dens Betænkning, der omhandler St. Thomas' Havn, hedder det — med den højtærede Formands Tilladelse skal jeg oplæse nogle Linier —: „St. Thomæ Havn er af en saa omfattende Betydning for den almindelige Skibsfart, at Bestyrelsen af den bør være et Statsanliggende; paa den anden Side er den ogsaa af en saadan Betydning for Kommunen, at Kommunen ikke bør miste al Indflydelse paa Bestyrelsen. Kommissionen foreslaar derfor Havnen stillet noget i Lighed med den Stilling, Københavns Havn indtager, nemlig saaledes, at Havnen forvaltes af et Havne- raad, bestaaende af Guvernøren som Formand, Toldintendanten, et af Regeringen valgt teknisk Medlem samt to af St. Thomæ Kommuneraad valgte Medlemmer“. Kommissionen mener altsaa, at St. Thomas' Havn bør være et Statsanliggende, og den har leveret yderligt Bevis for, at den bør være det, i en anden Bemærkning i dens Betænkning. „Endelig“, hedder det, „bør der sørges for gode Provianteringsforhold i St. Thomæ Havn. Foruden at Skibsprovianteringsgenstande, som tidligere berørt, bør fritages for Told, maa der arbejdes hen til, at Betalingen for Kul- og Vandforsyning til Skibene, der for Tiden er alt for høj, fordi et enkelt Firma har faktisk Monopol herpaa, kommer til at holde sig indenfor rimelige Grænser“.

Kommissionen siger altsaa, at Skibene maa betale en urimelig høj Pris for Kul og Vand, fordi Forsyningen faktisk er i Hænderne paa et enkelt Monopolselskab derovre. Nu kommer den højtærede Finansminister og foreslaar, at der skal gives Koncession til et andet enkelt Selskab. Jeg synes, at den højtærede Minister ikke kunde have indtaget dette Standpunkt, hvis han havde gjort sig bekendt med, hvad der staar i den vestindiske Kommissions Betænkning. Men hertil kommer, at den højtærede Minister sikkert ogsaa ad anden Vej har været advaret mod at gaa den Vej, han nu er inde paa. Jeg skal blot minde om, at gennem den nævnte Pjece af Etatsraad H. N. Andersen — jeg ved ikke, om den højtærede Minister har kendt den, men den har dog været kendt i Forretningskredse her i Landet — gaar det som en rød Traad, at det er det danske

Samfund, den danske Stat, Nationen, der har en Forpligtelse til at foretage disse Anlæg paa de vestindiske Øer, og jeg tror, at ogsaa Direktøren for Østasiatisk Kompagni senere har gjort den højtærede Minister stærkt opmærksom paa, at det var en Statsopgave, vi her stod overfor.

Hvorfor tror man nu, at Etatsraad H. N. Andersen er kommen til det Resultat, at det burde være Staten, som optog i alle Tilfælde en Del af disse Opgaver? Det er han simpelt hen kommen til ved at studere Forholdene i Østen, hvor han har levet en stor Del af sit Liv. Der henvises jo særlig til Byen Singapore, som er vokset op under selv samme Forhold, under hvilke det nu ventes, at St. Thomas skal vokse op. I denne By er det ikke noget privat Konsortium, der har Koncession paa Havnen, Dokkerne, Losseapparaterne og Varehusene, det er, saa vidt jeg ved, det engelske Koloniministerium i Forbindelse med de lokale Myndigheder, der eje disse Ting. Man har ikke fra den Side villet give disse Værdier bort til private, og det har sikkert været klogt, thi havde man gjort det, vilde Foretagender i Nærheden være komne til at spille en meget betydelig Rolle i Konkurrencen med Singapore. Vi se for Resten ogsaa allerede, hvilke Farer, hvilken Uro det Lovforslag, der her er forelagt, har afstedkommet. „Nationaltidende“ bragte i Lørdags Aftes et Interview af Hr. Philipps, Direktør for Union Castle, Royal Mail Steam og flere andre Linier, en Mand, som hersker over den største Handelsflaade i Verden. Denne Mand er betænkelig, siger han, fordi Losse- og Ladearbejdet ikke vil blive frit derovre, han mener, at Koncessionshaverne ogsaa ville faa det Arbejde i Koncession. Det er ikke klart af Forslaget, om han har Ret eller Uret deri. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det ikke har været Meningen, at dette Arbejde skulde gives i Koncession, men naar man læser alle disse Koncessionsbestemmelser, er det uhyre vanskeligt at faa Rede paa, hvad der i Virkeligheden falder ind under Koncessionen og hvad ikke. Man faar det Indtryk, at det bliver en fuldstændig enevældig privat Organisation, der kommer til at herske derovre. Hvis man gik til de andre store Dampskibsselskaber, Bremer-Linien, Hamborg-Amerika-Linien, Peninsular & Oriental Line, ja, selv om man gik til den store japanske Linie, som vil komme til at sejle paa disse Øer, Nippon-Yusen, Khasa-Linien, ville Direktørerne for disse være lige saa