

[Søren Olesen.]

skal det ligge i et område af havnen, hvor der aldrig ligger fiskerfartøjer, nemlig i den såkaldte yderhavn eller østbassinet, hvor fiskerflåden ikke holder til. Det kan altså ikke komme til at genere fiskeriet.

I øvrigt var det en mærkelig betragtning, at når en havn var bygget som fiskerihavn, måtte der ikke komme andre skibe derind. Hvad så med en trafikhavn? Må dér så ikke komme fiskerfartøjer, fartøjer fra flåden el. lign.? Man skulle egentlig synes, at når der er en havn, gælder det om at udnytte den så meget som muligt til al slags trafik; det synes jeg må være det rationelle — det kan ikke være meningen, at man skal indrette en hel mængde specielle havne. Selv om der naturligvis i enhver havn vil være visse ting, der har overvægten, har man hidtil ment, at jo bedre en havn kunne udnyttes, jo bedre var det, ikke alene for dem, der benytter havnen, men også får staten, som har anlagt den, og drejer det sig om private havne, ønsker man jo også at få dem udnyttet så meget som muligt.

Derimod er det ægte konservativt, når det ærede medlem vil forhindre samkvem mellem landene og udtaler frygt for, at resultatet af en ny færgeforbindelse kan blive, at der kommer varer med færgerne. Ja, naturligvis er det meningen, når man åbner en færgerute, at der skal medtages varer, det er soleklart. At der så opstår en vis konkurrence, kan naturligvis ikke undgås, men det sker jo også på andre områder. Der kommer jo en mængde varer her til landet, som konkurrerer med danske varer; hvis man skulle anlægge det nævnte synspunkt på international samhandel, kom det virkelig til at se sort ud. Det ville være mærkeligt, om vi fra dansk side, samtidig med at vi taler om nordisk samarbejde, ville give den begrundelse for at gå imod oprettelse af en sådan jernbanefærgerute, at de norske varer skulle forhindres i at komme frem — også selv om nogle af dem skulle føres gennem Danmark til Tyskland. Det er en begrundelse, synes jeg, som vi fra dansk side slet ikke kan være bekendt at komme med. Det må tværtimod være vort standpunkt, at vi ønsker at have et godt forhold til vore nabolande, også når det drejer sig om at være dem behjælpelige med at føre deres varer frem til de markeder,

hvor de skal have dem solgt. Når det drejer sig om vor egne varer, ønsker vi jo dog, at man fra udlandets side viser den imødekommende, vi i så henseende har brug for.

Jeg skal slutte med at omtale den såkaldte tilsanding. Under og efter krigen, hvor der næsten ikke har været udført noget opmudringsarbejde, har det vist sig, at der ikke er foregået nogen tilsanding, og at sejløbet har holdt sig temmelig konstant, undertiden med lidt dybere, undertiden med lidt lavere vandstand, men i det store og hele konstant, og man er fra norsk side gået ind på at tage dette forhold, som det er, idet man nu gennem mange år har haft erfaring for, at besejlingsforholdene har været tilstrækkelig gode. Derfor har man fra norsk side ikke forlangt nogen garanti fra Danmark på det punkt, Danmark står fuldstændig frit i dette forhold, og det norske rederi har selv påtaget sig ansvaret, hvis det skulle vise sig, at der opstår vanskeligheder for besejlingen. Jeg må derfor anbefale, at man tiltræder det her foreliggende ændringsforslag og stemmer for det.

Heilesen: Det er det ærede medlem hr. Baagøs udtalelser, der kalder mig frem, hele hans karakteristik af og redegørelse for de tilstande, der vil kunne opstå i Hirtshals, hvis man vedtager den foreslåede bevilling til et nyt færgeleje. Jeg må indrømme, at det ærede medlem ikke har sparet på forudsigelser om de ulykker, som kunne opstå i Hirtshals; i så henseende er sikkert intet blevet glemt. Efter det ærede medlems udtalelser skulle man tro, at de folk, der stod bag anbefalingen af denne bevilling, skulle være — med et mildt udtryk — noget tilbage, for ikke at sige halvvejs idioter eller noget i den retning.

Jeg vil gerne ligesom det ærede medlem hr. Søren Olesen korrigere nogle af det ærede medlem hr. Baagøs udtalelser om forholdene deroppe. Når det ærede medlem har peget på alle de uheldige forhold, der vil kunne opstå i Hirtshals, undrer det mig, at han ikke også har peget på nogle af de fordele, som er knyttet til besejlingen af Hirtshals. Af disse fordele vil jeg nævne følgende: for det første er havnen isfri, det er måske den eneste isfri havn, vi har i Danmark; selv om det fryser aldrig så stærkt, fryser denne havn ikke til. For