

Jeg gentager, at Forholdene ere nu saa daarlige for Eksportskibenes Vedkommende, at det nærmest maa betragtes som mærkværdigt, at der ikke sker flere Uheld, end der gør. Sker der saa et Havari, vil det altid paa Grund af de daarlige Havneforhold være forbundet med store Vanskeligheder overhovedet at finde en Ekstrabaad, der kan benyttes. Hvorledes det skal gaa, saafremt Eksporten udvikler sig videre, og Havneforholdene ikke blive forbedrede, begriber jeg ikke. Allerede nu kunne — som jeg nævnedes — de to Baade om Lørdagen og Mandagen — hvilke Baade ere betydeligt større, end de burde være efter de nuværende Havneforhold — ikke magte Trafikken. Man vil maaske svare: „Sæt flere Baade i Gang.“ Rent bortset fra Manglerne paa Økonomi heri — der er dog en Grænse for de Ulemper, Eksporten kan bære — kan der kun vanskeligt sættes flere Baade i Gang. Skulde nemlig flere Baade besørge Trafikken, maatte det jo være Baade, der afgik paa samme Tid som de andre, da Godsmængden som nævnt fordres fremme til de samme Tider i England, og flere Baade paa samme Tid er der meget daarligt Plads til at ekspedere under de nuværende Havneforhold; jeg skal i denne Sammenhæng anføre, at der kun er nogenlunde ordentlig Vanddybde ved den vestligste af Ligepladserne i Eksport havnen.

Jeg tillader mig at præcisere de Fordringer, som Eksporttrafikken med Rette kræver, og som ere ganske uafviselige, saafremt der paa dette Omraade ikke skal være Tilbagegang.

Der maa uddybes til 24 Fod ved Højvande, dette betyder under normale Forhold 19 Fod ved Lavvande og med lidt østlig Vind kun 17 Fod. Endvidere maa Ledemolen flyttes saa langt ud, at der bliver Svajeplass inde i Havnen til de store Skibe.

Hermed er jeg egentlig færdig med de Oplysninger, som jeg har ønsket at fremsætte med Hensyn til selve Havnen, men jeg udbeder mig dog Tilladelse til — inden jeg slutter — at tilbagevise den Paastand, som er bleven fremsat, at Det forenede Dampskibsselskab skulde tale imod Importhavnen af egoistiske Grunde for ikke at miste Trafikken med Korn og Foderstoffer paa Aarhus. Hertil er to Ting at bemærke. For det første taler Det forenede Dampskibsselskab ikke *imod* Importhavnen, men *for* Eksport havnens Forbedring, og for det andet ere vi praktisk talt uden Interesse med Hensyn til Korn og Foderstof-Farten paa Aarhus. Dette kan jeg godtgøre med et Par Tal. Vor Bruttofragt var i 1908 noget over 25 Mill. Kr., og deraf var Korn- og Foderstof-Fragten til Aarhus 55,000 Kr. I alt havde Aarhus en Import af Korn og Foderstoffer paa 167,000 Tons, og Det forenede Dampskibsselskab havde heraf 4,700 Tons. Det vil formentlig staa enhver klart, at denne Omsætning er uden Betydning for Det forenede Dampskibsselskab.