

[Heilesen.]

hedernes side ikke tilstræber at udnytte disse bedre. Men det tilintetgørende slag, som vandbygningsdirektøren — der jo dog burde være den første til at varetage havnens interesser — for ca. to år siden i et foredrag i Ingeniørhuset her i byen rettede mod den, har, indtil i dag i hvert fald, ikke hverken udslettet havnen eller mindregjort dens betydning. Foredraget var tilsyneladende gennem mange år tilrettelagt og underbygget, med det ene formål at vise offentligheden, hvilke kolossale fejlgreb der her var begået under havnens bygning, og med henblik på dens videre beståen; det var ledsaget af en serie lysbilleder og kort over de sidste pejlinger af de tiltagende sandophobninger, der bl. a. viste, at besejlingen af havnen om kort tid ville være umulig, og at molerne iøvrigt snart faldt sammen.

Og hvorledes stiller sagen sig så for Hirtshals havn i dag? Og hvad er sandheden om den?

Jeg skal være den første til at erkende, at der er blevet begået fejl ved bygningen af havnen, men det må være et undskyldende moment, at der dengang ingen sagkundskab fandtes om havnebygning på Jyllands vestkyst. Hirtshals havn er jo den eneste havn, der er bygget på den åbne kyst.

Det er derfor let for vandbygningsdirektøren i dag, med de erfaringer, der er indhøstet i de 20 år, havnen har bestået, at påvise, hvilke fejl der er begået, men havnen ligger der nu stadig og besejles hver dag, og det har vist sig gennem årene, der er gået, at der har været en stærkt stigende trang til at udnytte den både som fiskeri- og trafikhavn.

Dette skyldes ikke mindst den kendsgerning, at det er den danske havn, der ligger nærmest mange store og gode fiskepladser, og at den ligger som den naturlige forbindelseshavn mellem Danmark og Sydnorge. Dertil kommer, at den er fuldstændig isfri, selv i de hårdeste isvintre, og som sådan er den eneste havn, hvorfra det store vintersildfiskeri under sådanne forhold kan foregå. Der er i de forløbne hårde isvintre til Hirtshals havn indbragt for millioner af kroner sild af fiskekuttere fra alle danske havne, der ville have været afskåret fra for-tjenstmuligheder, hvis man ikke under disse forhold havde haft denne havn at ty til.

Dette bør man tage i betragtning, når man fra myndighedernes side gør havnens regnskab op og vejer for og imod, hvad der bør gøres deroppe. Det er mig ubegribeligt, at myndighederne ikke velvilligt

vil gå med til at udnytte de muligheder, der ligger her.

Men det, der har skadet Hirtshals havn mest på vejen frem til det, den er i dag, sammenlignet med hvad den burde være, er utvivlsomt, at vandbygningsvæsenet i sin tid ikke fik overdraget bygningen af havnen. Enhver, der kender havnens historie, ved, at vandbygningsvæsenet altid har holdt sig til kun at kritisere den sønder og sammen, hver gang der har været en lejlighed hertil — også efter dets overtagelse af havnen efter ingeniør Fibigers død.

Hvad angår de skader, som vandbygningsdirektørens lysbilledserie understregede, er disse forlængst udbedret og molerne bragt i orden, og der er dertil at sige, at hvis skaderne var blevet udbedret i tide og man ikke havde ventet i ca. 10 år, inden man tog fat på reparationerne, ville de nævnte billeder aldrig kunne have været fremvist.

Angående myndighedernes sidst gennemførte bestemmelse om at nedsætte vanddybden i havneindsejlingen fra 7 til 6 m forekommer dette mig at være fuldstændig i strid med tidligere vedtagelse, og man må på det kraftigste protestere herimod og forlange det engang vedtagne overholdt. Det kan ikke være muligt, at man med de tekniske midler, man har i dag, ikke skal kunne holde det ganske korte sejløb i de 7 meters dybde, som er nødvendig for den trafik, der foregår på havnen. Man vil ikke fra vandbygningsvæsenets side bestride, at der er brug for havnen med den fastsatte vanddybde, men man „fandt“, at en mindre dybde ville være en imødekommelse af tidens krav om at spare, og det blev benyttet som et led i de bestræbelser, der tilsigtes, for i fremtiden at udelukke al gods- og persontrafik fra havnen.

Er det ikke i denne forbindelse meget iøjnefaldende og interessant at se det initiativ, der fra norsk side gennem Kristiansands Dampskibsselskab udfoldes for at udnytte de muligheder, jeg har nævnt? Selskabet har bygget en ny, moderne båd med plads til flere hundrede passagerer og indsat den på ruten mellem de to byer. Og det er bevist gennem de sommersæsoner, hvori båden har sejlet siden krigens afslutning, at der har været en stærkt stigende trang til udnyttelse af forbindelsen. Således er der i den lige afsluttede sæson overført 29 000 passagerer plus biler, cykler m. m. Nordmændene ser klart, hvilke muligheder denne skibsforbindelse