

[Gustav Pedersen.]

Man vil også lægge mærke til, at selve den tekniske udvikling i mange henseender modarbejder bestræbelserne for at finde beskæftigelse til de mindre kommuner og til de mindre byer udenfor købstædernes område.

Her er det så, jeg gerne vil understrege, at jeg synes, det i alle forhold må være i statens og i administrationens interesse at støtte bestræbelserne så langt, som det overhovedet er gør ligt. Jeg vil ikke påstå, at dette kan løse problemerne, men man ved jo, at når en virksomhed først er blevet småt kørende, så kniber det med at skaffe de kunder, den skal have, den fornødne service, og jeg havde nær sagt, at meget anderledes er kommunerne eller stationsbyerne i virkeligheden ikke stillet. Når det kniber for dem at få den forhånds goodwill hos dem, der skal etablere virksomhederne, som de har brug for, er det, ligesom mange andre ting samtidig går dem imod.

Et par af dette tings ærede medlemmer har rejst spørgsmålet om tilskud til havne ved Limfjorden og Esbjerg. I forvejen gives der ikke ret store, men begrænsede tilskud for at holde sejrenden til Limfjorden åben. Jeg forstår fuldtud, at det selv for en stor havn som Aalborg kan være vanskeligt at klare alle de nye problemer, der kommer, fordi tilsandingen fortsætter, og fordi kravene til havneindløbet bliver stadig større, og jeg er heller ikke blind for, at problemet for Esbjergs vedkommende også er alvorligt. Men når det er et alvorligt problem for de store og konkurrencefyldte havne i den østlige del af Limfjorden og for den store havn Esbjerg, hvad betyder det så ikke for de små havne ved Mariager fjord? Den samme sandaflejring, der stopper indsejlingen til Limfjorden, fortsætter jo sydpå ned forbi Mariager og Randers fjord, og de har aldrig fået hjælp til at få løbene rensed op, i hvert fald ikke i de senere år, men de skal sørge for deres havneindløb endda. Det er små, fattige havne, og det er små og meget fattige kommuner, og de må altså klare det hele selv. Jeg ved godt, at det har været antydnet på et eller andet tidspunkt, at Limfjorden var et gennemsejlingsfarvand. Det er den også formelt, men det er ikke noget problem for en ret stor del af de skibe, der skal ind i Limfjorden. Jeg vil mene, at når staten tager spørgs-

målet om indsejlingen til nogle af fjordene som et samfundsspørgsmål, må dette gælde også de enkelte tilfælde, der er tilbage; det drejer sig i virkeligheden i denne forbindelse om såre beskedne beløb, og jeg synes, det ville være farligt fuldkommen at feje problemet til side, netop fordi det er nogle små og fattige kommuner, der er tale om.

Jeg anmoder meget indtrængende den højtærede minister for offentlige arbejder om igen at tage spørgsmålet op. Det har været rejst ved tidligere lejlighed, men problemet bliver selvfølgelig mere aktuelt, jo større vanskelighederne bliver, og det er først og fremmest aktuelt, fordi det nu engang er så svært at skabe beskæftigelsesmuligheder. Man kan måske anføre, at det er et spørgsmål, om det overhovedet er hensigtsmæssigt med så mange små havne, men jeg gør opmærksom på, at disse småhavne trods alt er så stor en del af deres byers andehul, at hvis de bliver stoppet, vil omsætnings- og erhvervs mulighederne få det nye ryk nedad, der i virkeligheden bringer disse byer på fallittens rand. Derfor beder jeg altså om, at spørgsmålet bliver taget med al den alvor, der er grund til at lægge i det, og taget som noget andet og mere end de relativt få tusind kroners tilskud til uddybning af indsejlingen til de små havne, nemlig som et spørgsmål om ikke i alle måder at gøre konkurrencen for de små kommuner helt håbløs.

Jeg kunne også nævne trafikforholdene indenfor statsbanerne. Vi har f. eks. en station, der hedder Faarup, ved fødelinierne både til banen mod nord og banen mod syd på den østjyske længdebane fra Mariager og fra Viborg. Det er ganske små stationer, der ligger på denne bane, og det er ikke særlig trafikerede egne, men det betyder trods alt noget, at de ikke også trafikmæssigt bliver stillet i en altfor vanskelig situation. Derfor henstiller jeg til den højtærede minister for offentlige arbejder, at han tager spørgsmålet op først og fremmest om at skaffe en bedre forbindelse fra disse baner til hurtigtogene. Det kan godt være, man mener, at de små, idylliske byer kan klare sig med forbindelsen til de langsomme tog, men de erhvervs virksomheder, som det gælder om at trække til byerne, har brug for det samme tempo, den samme adgang til at komme i forbindelse med deres leverandører og kunder,