

[M. Larsen.]

sig indtil 7 km ud i havet; det må dog anses for urimeligt, at de fire småhavne, der ligger ved Mariager fjord, skal bekoste udgifterne til uddybningen af selve Kattegat — og det må man vel sige det er, når man kommer 7 km ud. De årlige udgifter her andrager ca. 80 000—100 000 kr., der som nævnt fordeles på de fire havne ved Mariager fjord. Staten har en enkelt gang ydet tilskud til denne oprensning, men i de sidste mange år har man hårdnakket nægtet at deltage i udgifterne.

Forholdene ved Randers havn og fjord er ligesådan som ved Mariager fjord. Det er en meget stor udgift, som Randers havn og by skal bære helt alene. Det ville være rimeligt, og jeg henstiller til den højtærede minister for offentlige arbejder at foranledige, at der fremover ydes et klækkeligt tilskud til disse oprensningsarbejder. Jeg vil dog føje til til beroligelse for ministeriet, at de købstadkommunale havne ingenlunde er ude efter at komme til at leve af statstilskud. Vi ønsker tværtimod at lede og administrere vore havne, så at de kan bære sig, og at foretage nødvendige vedligeholdelsesarbejder og udvidelser for egen regning, og jeg vil tilføje, at vore takster er meget små.

Dernæst vil jeg gerne pege på et efter min mening urimeligt forhold, som bør rettes, nemlig statsbanernes havnebanefragter. Hvis statsbanerne skal rangere en vogn, om det så kun er 50 m ind på et havnespor, pålægges der en havnebanefragt på 6 kr. 50 øre. Hvis vi går tilbage til tiden før første verdenskrig, vil vi se, at havnebanefragten da var 1 kr. 25 øre pr. vogn, i dag altså fem gange så meget. Det er betydeligt mere, end pristalsstigningerne berettiger til. Jernbanerne er ikke længere enerådende på havnen. Godset går desværre, må jeg som gammel jernbanemand sige, mere og mere over til bilerne.

For ca. 30 år tilbage befordrede jernbanerne omkring 75 pct. af godset fra og til havnene og bilerne ca. 25 pct. I dag befordrer jernbanen vel knap nok 30 pct., og bilerne er oppe på 70 pct. Jernbanerne burde være noget smidigere her og eventuelt helt afskaffe havnebanefragten. Skal en jernbanevogn befordre gods fra Kolding havn til Fredericia havn, belægges den med havnebanefragt begge steder, altså ca. 13

kr.; det gør lastbilernes konkurrenceevne større. Jeg henstiller til ministeren ligeledes at overveje dette spørgsmål.

Jeg vil dog også gerne sige noget godt om jernbanerne. I 1948 blev Kolding sydbane nedlagt, og trafikken skulle derefter præsteres af rutebiler. Statsbanerne fik koncessionen, og der var dengang en del modstand herimod, men i dag er der, såvidt jeg kan skønne, almindelig tilfredshed.

Der er et andet problem, jeg gerne vil omtale, og det er småskibsfarten. Der skrives og tales meget om småskibsfartens hårde vilkår, og det er rigtigt, at den ikke altid har det lige let, eftersom den er underkastet konkurrence fra verdensmarkedets fragtrater. Er de internationale fragtrater høje, har småskibsfarten det godt; er de lave, sænkes indtjeningsmulighederne øjeblikkeligt. Der er ofte blevet rettet henvendelse til havnene om, at vi skulle støtte småskibsfarten, og det vil vi såvidt muligt og hellere end gerne gøre, men havnenes brotakster ligger så lavt, ofte under 1 kr. pr. ind- eller udladet ton, så det betyder grumme lidt. I den seneste tid har småskibsfartens mænd påpeget, at lastbiler kan føre varer fra havn til havn uden at skulle betale en eneste øre i afgift til havnene, og det samme gælder i nogen grad for jernbanevogne, for hvilke afgiften til havnene er minimal. Det må erkendes, at parterne ikke er ligestillet på dette område, og dette forhold må ændres.

Efter ministeriets krav bliver der nu pålagt enhver arealejer ved en havn en betydelig forøget arealleje direkte eller indirekte, forsåvidt han ikke indfører sit gods over kajen. Derved vil stillingen i nogen grad blive udlignet i skibsfartens favør. Men i samme åndedræt vil jeg gøre opmærksom på, at der foregår en udvikling, som ikke er så let at stampe imod, nemlig bilernes evne til stadig hurtigere at befordre gods. Det er et mægtigt plus for bilerne i konkurrencen. Skal vi f. eks. sende en last kreaturer fra Kolding til Aabenraa, hvad der gentager sig flere gange om ugen, tager det med bil ca. 1½ time. Med jernbane tager det 2 eller 2½ time, men med skib tager det 4—5 timer. Efter min mening er det uhyre vanskeligt at stampe mod denne udvikling.

Sluttelig vil jeg gerne rette en tak til den