

[Ministeren for offentlige arbejder.]

holdt i april—maj 1951. Der er herved skabt det fornødne grundlag for projektets indarbejdelse i byens dispositionsplan. Der er dog kun foretaget ekspropriation af en enkelt ejendom, medens ekspropriationerne iøvrigt vil blive fremmet, når anlægsarbejderne gør det nødvendigt.

Udførelsen af stationsflytningen er for en del af anlæggets vedkommende kædet sammen med anlægget af den projekterede nye fiskerihavn nord for den nuværende havn derved, at opfyldningen af arealerne bagved — d. v. s. vest for — havneudvidelsen er påregnet udført i forbindelse med havnearbejderne, således at kun den nord herfor liggende opfyldning bag kystindfatningen vil komme til at påhvile statsbanernes anlæg. Der er mellem vandbygningsvæsenet og statsbanerne opnået enighed om en grænselinie mellem det nye havneanlæg og statsbanernes anlæg.

Det må erkendes, at forholdene på Frederikshavn station ikke er tilfredsstillende, især forsåvidt angår forbindelsen til havnen, og en forbedring er ønskelig. Men stationsflytningen, der er påregnet udført som en beskæftigelsesforanstaltning, kan ikke fra statsbanernes side betegnes som påtrængende i driftsmæssig henseende, og det er jo begrænset, hvad der kan tages på de årlige anlægsprogrammer. Såfremt der imidlertid bl. a. af alvorlige beskæftigelsesmæssige grunde skulle blive tale om at iværksætte arbejdet nu, må der særlig bevilling til. Hvis arbejdet med anlæg af den nye fiskerihavn nu kommer i gang, er det en selvfølge, at statsbanerne må være parat til at modtage den udgravede fyld.

Det ærede medlem omtalte endvidere posthusforholdene i Frederikshavn, og jeg vil erkende, at post- og telegrafbygningen i Frederikshavn ikke mere er helt tidssvarende. Når der ikke allerede er foretaget en større udvidelse eller tilvejebragt en ny bygning, skyldes det, at man — også fra byens side — ønsker opført en ny post- og telegrafbygning i tilknytning til den nye jernbanestation, som jeg lige har omtalt. Post- og telegrafvæsenet har haft en række forhandlinger med statsbanerne herom, og spørgsmålet om flytningen af posthuset vil blive aktuelt, når statsbanernes projekt om stationsflytningen skal realiseres. Som en

midlertidig afhjælpning af de mindre gode pladsforhold har man i 1950 bl. a. inddraget en del af postmesterens tjenestebolig under postlokalerne, men en større udvidelse af de nuværende lokaler har man under hensyn til den forestående flytning ikke ment det rimeligt at foretage.

Det ærede medlem fru Nina Andersen spurgte mig, om jeg fandt andelstransformatorforeningernes pligt til at levere elektricitet vidtgående nok. Hertil vil jeg først gerne sige, at man, når man taler om elektricitetsselskabernes pligt til at levere elektricitet, jo må huske på, at disse selskaber ikke er koncessionerede virksomheder, således som f. eks. telefonselskaberne er det. Der er altså ingen koncessionsmæssig forpligtelse for selskaberne til at levere elektricitet, og der findes heller ikke lovbestemmelser, som pålægger en sådan pligt. Selvom der således ikke findes nogen udtrykkelig pligt til at levere elektricitet, må det dog antages, at selskaberne under hensyn til det faktiske monopol på strømlevering, de i reglen vil sidde inde med, i hvert fald i et vist omfang vil være leveringspligtige. Som det ærede medlem vil forstå heraf, vil en udvidelse af selskabernes pligt til at levere elektricitet kun kunne ske gennem statsindgreb, og selvom der måske findes tilfælde, hvor det ville være ønskeligt, om man kunne give vedkommende selskab pålæg om at levere strøm, er det dog ikke mit indtryk, at situationen i øjeblikket er så alvorlig, at statsmagten bør gribe ind.

Iøvrigt vil jeg gerne i denne forbindelse bemærke, at udviklingen i de sidste år er gået i retning af større og større forsyningsområder, og denne udvikling, der stadig fortsættes, vil i forbindelse med den kendsgerning, at ledningsnettet stadig udbygges, såvidt jeg kan se, gøre problemet mindre og mindre aktuelt frem i tiden.

Det ærede medlem hr. Peter Kristensen rejste spørgsmålet om muligheden for statsstøtte til uddybning af sejløbet over Hals Barre til 9,3 m mod den nuværende vanddybde på 7,8 m. Det siden begyndelsen af dette århundrede ydede statstilskud til oprensning af Hals Barre har alene haft til formål at tilvejebringe den vanddybde, der er nødvendig for de mindre fartøjer, der benytter Limfjorden som gennemsejlingsfarvand eller sejler i fart på de vestlige