

## [Landbrugsministeren.]

årlig, så det vil ses, at kun i de år, hvor ekstraordinære oprensninger bliver nødvendige, må de tre kommunale havne bidrage til oprensningen i det omfang, opsparede indbetalinger fra cementfabrikkerne ikke strækker til.

Med hensyn til det ærede medlem hr. M. Larsens bemærkninger om lettelser for småskibsfarten kan jeg oplyse, at dette spørgsmål er rejst i den af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte havne- og brotakstkommission, der skal forberede revisionen af havnetaksterne fra 1. april 1956, og jeg forstår, at der i kommissionen er vilje til at fremkomme med forslag, der kan lette småskibsfarten i konkurrencen med baner og biler. Derimod tror jeg ikke, at man, som det ærede medlem var inde på, i almindelighed kan løse småskibsfartens konkurrenceproblemer ved gennemførelse af særlige havneafgifter for lastbil- og bane- trafik på havnearealer, hvilket iøvrigt måtte forudsætte, at der tilvejebragtes særlig lov hjemmel.

Det ærede medlem hr. M. Larsen kom endvidere ind på spørgsmålet om statsbanernes havnebanefragter og henstillede, at disse blev afskaffet. Jeg kan om dette spørgsmål oplyse, at formålet med beregning af havnebanefragt er at opnå en vis dækning for udgifterne dels ved godsfor- sendelserne mellem station og havn, der i mange byer ligger således i forhold til hinanden, at et ret omstændeligt ranger- arbejde er nødvendigt, dels ved vognenes placering på bestemte steder i havnen, f. eks. ved bestemte skibe eller pakhus, hvad der også ofte medfører betydelige rangerarbejder.

Langt den overvejende del af befordringer over havnebaner sker i forbindelse med befordringer over egentlige statsbanelinier. Havnebanefragterne giver her ikke dækning for disse særlige transportydelse, men må ses i relation til den af banerne oppe- bårne fragttindtægt for sendingernes befor- dring før eller efter havnebanebefordringen.

Der består, som det vel fremgår heraf, efter mit skøn ingen saglig begrundelse for helt eller delvis at fratage havnebanefrag- ten.

Til det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen, der bad mig bekræfte, at der

ikke ved de bebudede undersøgelser af forholdene omkring Thyborønprojektet ønskes tilstræbt en anden eller ringere løs- ning end den, der er omhandlet i loven af 14. august 1946, vil jeg gerne sige, at man under de pejlinger, som vandbygnings- væsenet agter at gennemføre i havet ud for Limfjordstangerne, såsnart vejrfor- holdene tillader det, først og fremmest ønsker at få sikkerhed for, om den ind- rykning af de store havdybder mod kysten, som blev konstateret i årene fra 1876 til 1937, er fortsat i samme tempo under og efter den sidste krig, hvor man på grund af minefare har været afskåret fra at pejle. Dersom pejlinger viser faretruende indrykning af havdybderne som forudsat af Thyborønkommissionen af 1937, agter regeringen at søge det i 1946 vedtagne Thyborønprojekt fremmet mest muligt. Viser pejlernes resultater derimod, at tempoet for havdybdernes indrykning er aftagende og der således er god tid til at overveje problemerne, mener regeringen ikke at kunne sidde den henstilling, der er fremsat fra repræsentanter for den tekniske viden- skab, overhørig.

Man agter under denne forudsætning at lade hele Thyborønprojektet underkaste en fornyet teknisk-videnskabelig under- søgelse, eventuelt ved gennemførelse af laboratorieforsøg, for at få konstateret, om alle de formål, der søges opnået ved hjælp af Thyborønprojektet af 1946, kan opnås på en for statskassen billigere måde gennem ændringer af det vedtagne projekt. Jeg tænker her navnlig på det af videnskaben rejste spørgsmål om muligheden af at forkorte de to store og meget kostbare havmoler ved indsejlingen til Thyborøn kanal. Thyborønprojektet er imidlertid nøje beskrevet i loven af 14. august 1946, og projektet vil derfor ikke kunne ændres i sine hovedlinier uden lovgivningsmagts medvirken.

Det ærede medlem kom endvidere ind på spørgsmålet om linieføringen for den såkaldte lynbil mellem Glyngøre og Skive og kritiserede, at man på strækningen mellem Durup og Roslev benytter et vej- stykke, der ikke er asfalteret, når der findes en vej over Tøndering, som ikke er længere, men som er asfalteret og derfor behageligere at køre på.