

**[Bertel Dahlgaard.]**

siger: Denne Merudgift paa 52 Mill. Kr. tør vi ikke tage Ansvaret for. Men er denne Opstilling nu rigtig? Er den af andet end rent formel Karakter? Har denne Sammenstilling nogen som helst Realitet bag sig? Jeg maa for mit Vedkommende mene nej.

Det maa staa os alle sammen klart, at Lukningen af Thyborøn med næsten indtil Vished grænsende Sandsynlighed vil drage Bygningen af Hanstholmkanalen efter sig med dens Omkostninger paa 44 Mill. Kr. Et Mindretal i Kommissionen stiller Forslag derom, og selv det Mindretal, som stiller det Forslag, der her foreligger, erkender — selv om det ikke nu vil stille Forslag om Hanstholmkanalen —, at Spørgsmaalet om en saadan Kanal bør tages op til Overvejelse, saa snart mere normale Forhold foreligger. Jeg maa mene, at enhver, der har Blik for Livets Realiteter, maa faktisk i dette Øjeblik regne med, at Forslag I's Gennemførelse er ensbetydende med Hanstholmkanalens Bygning, selv om Ministeren slet ikke nævnte Spørgsmaalet i sin Forelæggelsestale.

Naar Forholdet ligger saadan, skyldes det, at der er saa vide Kredse i Jylland og vist i hele Landet, som ikke kan tænkes ved en Beslutning her paa een Gang at ville afskrive de erhvervsmæssige Interesser for Handel, Skibsfart og Landbrug, der knytter sig til en Skibsfartsforbindelse vesterud. Der har været nogen Uenighed om, hvad det her drejer sig om. Kommissionen synes at hælde til den Anskuelse, at der ved Lukningen kun bliver Tale om en Fragtforhøjelse paa 20—30 pCt. af den Import og Eksport, som nu passerer Thyborøn. Jeg tror ikke, det vil være muligt at faa noget Rederi eller nogen forretningsdrivende, der benytter denne Rute, til at tiltræde dette. Samstemmende Udtalelser fra mange Sider angiver et Fragttillæg paa 4—5 Kr. pr. Ton, hvis Skibene tvinges til at gaa via Skagen—Hals.

Jeg tror i det hele taget, at Kommissionen i for høj Grad ser bort fra den Betydning, Limfjorden har faaet som Gennemsejlingsfarvand, hvor Skibe, der fra Østersøen gaar lastede op omkring Skagen og videre vestpaa, nu har den Fordel paa Hjemvejen at kunne gaa ind ad Thyborøn til de vestlige Limfjordshavne med Last, idet den kortere Vej medfører, at man kan naa at losse denne Last og endda naa tilbage til Østersøen inden for samme Tidrum, som Rundingen af Skagen uden Last vilde tage. Der maa sikkert regnes med en

aarlig Fragtforhøjelse paa ca. 1 Mill. Kr. under tilsvarende Fragtforhold som før Krigen.

Det undrer mig i øvrigt, at Kommissionen i sine Betragtninger over de forskellige Erhvervsinteresser omtaler Landbruget som kun havende en ensidig Interesse i Thyborønkanalens Lukning, nemlig paa Grund af lavere Højvande, men ser bort fra, at Landbruget som Importør af Korn, Foderstoffer og Gødningsstoffer har en Interesse i Opretholdelsen af den Konkurrence vedrørende Fragtsatserne, som Sejladsen gennem Thyborøn betyder. Antallet af Landboere, der har Interesse i dette, er selvfølgelig langt større end Antallet af dem, der har Interesse i Lukningen.

Som Eksempel skal jeg nævne, at Kommissionsbetænkningen oplyser, at der i Regnskabsaaret 1936—37 gennem Thyborøn tilførtes en Plads som Skive Havn 11 000 t Korn, Foderstoffer og Gødningsstoffer. Men hertil maa føjes, at inden for disse Egnens Landbrug er aldrig glemt den gamle Tanke om direkte Eksportroute fra den vestlige Limfjord. For Molereksporten ved vi, hvad denne Eksportroute allerede betyder. Der er ingen, der i saa Henseende kan spaa om Fremtiden, men det maa dog være aabenbart for enhver, hvor beklageligt det er at skulle blive nødt til nu at tage Standpunkter, der forskertser Muligheder, hvis Betydning ingen paa nærværende Tidspunkt kan vurdere. Verdens Produktions- og Handelsveje er i Dag i Støbeskeen. Det er ejendommeligt, at efter at en Kommission har haft 5 Aar til at behandle denne Sag, angives det som uomgængelig nødvendigt, at Rigsdagen omgaaende tiltræder et Forslag om Thyborøns Lukning paa et Tidspunkt, hvor den Mulighed dog maa antages at foreligge, at man inden for et forholdsvis kort Spand af Tid langt bedre kan overse den handelstrafikmæssige Udvikling.

Men jeg vender tilbage til Spørgsmaalet om Omkostningerne ved Forslag I under de Forudsætninger, jeg her har nævnt. Man kan ikke engang standse ved de 16 Mill. Kr. til Dæmningsanlægget og de 44 Mill. Kr. til Hanstholmkanalen. Der kan for mig ikke være nogen som helst Tvivl om, at Forslag I's Gennemførelse vil drage efter sig tillige Bygningen af en Dæmning ved Aggersund eller Gøl, som vil koste 6 Mill. Kr.

Det eneste Argument af erhvervsmæssig Karakter, der har kunnet føres i Marken for Forslag I, er det, at Lukningen af Thyborøn fremtidig vil betyde lavere og