

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

maal har jeg efter Aftale med det inden Valget til Lovforslagets Behandling nedsatte Folketingsudvalg gennem Vandbygningsvæsenet indbudt nogle af vore mest ansete Entreprenørfirmaer til i en fri Konkurrence at fremkomme med Projekt til og bindende Tilbud paa en Ordning af Thyborønspørgsmaalet med Bevarelse af en aaben Kanal ved Thyborøn eller andetsteds. Da Vandbygningsvæsenet stillede sig meget skeptisk over for en saadan Løsnings Holdbarhed og Effektivitet, har det naturligvis været nødvendigt at stipulere over for de paagældende Entreprenører, at der maatte ydes meget effektive Garantier over for Staten for Opnaaelsen af fuld Sikkerhed og et tilfredsstillende Resultat af en saadan Løsning. I hvert Fald hen paa Sommeren venter jeg at have Svar paa disse Indbydelser, og der er derfor ikke Anledning til nu at komme nærmere ind paa denne Side af Sagen.

Det forekommer mig imidlertid, at man i den offentlige Diskussion, som har fundet Sted siden Forslagets første Fremsættelse, har været tilbøjelig til at overvurdere de økonomiske Interesser, der staar paa Spil ved en eventuel Lukning af Thyborønkanalen, i Sammenligning med de store Beløb, som Staten maa ofre for en Løsning, der bevarer Kanalen. Jeg vil derfor gerne, inden jeg paa ny overgiver Forslaget til det høje Tings velvillige Behandling, benytte Lejligheden til at give nogle nye eller supplerende Oplysninger om de til Thyborøn knyttede Interesser.

Det har vist sig ifølge Oplysninger fra Statistisk Departement, at der efter den almindelige Folketælling i November 1940 kun var 109 Havfiskere i Thyborøn, medens Fiskeristatistikken opererer med ca. 500 Mand. Forskellen skyldes antagelig, at Fiskeristatistikken regner med samtlige Fiskere, der fisker fra Havnen, uanset om de er hjemmehørende i Thyborøn eller andetsteds, men man maa vel have Lov til at regne med, at de ikke-fastboende Fiskere ogsaa vil kunne drive Havfiskeri fra en anden Havn, f. Eks. Hanstholm eller Hvide Sande. Der kan i alle Tilfælde for disses Vedkommende ikke være Tale om Flytning af deres Domicil.

Ligeledes ifølge Statistisk Departement var i 1939—40 kun 92 Thyborøn-fiskere ansat til Skat til Staten af en samlet Indtægt paa 263 600 Kr., og 83 betalte en samlet Statsskatteydelse af knap 3 000 Kr. Dette synes jo egentlig ikke at tyde paa, at Havfiskeriet paa Thyborøn er saa

betydeligt, som man i Agitationen har villet gøre det til, i hvert Fald ikke for de bosiddende Fiskeres Vedkommende.

Med Hensyn til Fjordfiskeriet skal jeg oplyse, at dette gennem alle de sidste 50 Aar er gaaet ganske jævnt ned til Halvdelen. Statsskatteansættelsen for 1939—40 viser, at de knap 1 000 skatteyndende Limfjordsfiskere i Gennemsnit kun tjener 1 086 Kr., hvori der antagelig ogsaa er indgaaet Indtægterne fra noget Landbrug eller andet Erhverv.

Endelig har Spørgsmaalet om Skibsfartens og de vestlige Limfjordshavnes Interesse i Passagen gennem Thyborøn naturligvis spillet en stor Rolle, og Spørgsmaalet har bl. a. været behandlet i den lokalt udgivne Pjece „Thyborøn fri“. Jeg hæfter mig ved denne Pjece, idet den synes at være blevet adskilligt mere læst end selve Kommissionsberetningen. I Anledning af denne Pjece skal jeg gøre opmærksom paa, at Varebevægelsen i et normalt Aar, 1936—37, paa Pladser og Havne Vest for Løgstør androg ca. 445 000 t, hvoraf ca. 200 000 t via Thyborøn, svarende til 1 pCt. af alle danske Havnes Omsætning og $\frac{1}{12}$ af Limfjordsomraadet. Det er mest Kul og Molér, det drejer sig om, altsaa Grovvarer, og Værdien af Varerne er saaledes endnu mere beskeden, end Trafikandelene viser. Man har i denne Forbindelse navnlig diskuteret Spørgsmaalet om, hvad Omvejen Skagen rundt betyder i Penge. De vestlige Limfjordshavne mener selv, at Stigningen vil blive 100 pCt., medens Kommissionens to Fragtekspertes mener, at Stigningen vilde blive fra 0 til 25 pCt. Det er nu oplyst, at man inden Krigen havde de samme Fragter fra England til Limfjorden som fra England til Stubbekøbing, og en Fordyrelse paa 100 pCt. maa derfor anses for at være en ganske urimelig Tanke.

De økonomiske Ulemper, som paa de her nævnte Omraader — altsaa Fiskeri og Fragtfordyrelser — vil blive forarsaget ved en Lukning af Thyborønkanalen, synes mig ikke at staa i noget rimeligt Forhold til den økonomiske Byrde, som Staten vil komme til at bære ved de Løsninger, der tager Sigte paa en Opretholdelse af Kanalen.

Til Slut kan jeg ikke lade være med at anføre et Par Eksempler paa, hvilke Overdrivelser man i den omtalte Pjece har gjort sig skyldig i i Kampen mod Kanalens Lukning. Det anføres, at en kendt Industrivirksomhed i Limfjordsomraadet gennem 85 Aar har sejlet Cinders og Jern ind