

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

foretages en Lukning imod Vest med en Dæmning bag Tangerne. Men om Maaden, hvorpaa denne Lukning skulde ske, opnaaedes der ikke Enighed, idet det navnlig var Indvirkningen paa Erhvervene man vurderede forskelligt.

8 af Kommissionens Medlemmer mente, at Forslag I burde foretrækkes som det billigste og teknisk set bedste.

5 mente, at Forslag II burde foretrækkes, fordi Gennemførelsen af dette Forslag i videst muligt Omfang bibeholdt de bestaaende Forhold i Fjorden og for Erhvervene ved denne, og fordi det gav praktisk talt samme Sikkerhed som Forslag I.

4 gik ind for Forslag A, altsaa Hanstholmkanalen, idet de mente, at det gav den teknisk set bedste og i sine Konsekvenser mest overskuelige Løsning.

2 Medlemmer foretrak principielt den nuværende Ordning, men vilde, saafremt den ikke kunde opretholdes, slutte sig til henholdsvis Forslag II og III.

1 Medlem stemte for at bibeholde den nuværende aabne Kanal, saa længe dette var muligt.

Idet det maa anses for umuligt at opretholde den nuværende Tilstand, bliver Resultatet af Indstillingen, at 11 af Kommissionens Medlemmer ønsker at bevare en sejlbar Forbindelse mellem Limfjorden og Vesterhavet, deraf de 6 ved Thyborøn, de 5 ved Hanstholm, medens 8 mener, at der bør lukkes.

Den 8. December 1942 fremsatte den daværende Minister for offentlige Arbejder Forslag til Lov om Foranstaltninger til Sikring af Limfjordstangerne m. v. Dette Forslag gik som bekendt ud paa, at der blev givet en Bemyndigelse for Ministeren for offentlige Arbejder til at lukke Thyborønkanalen med en ca. 20 km lang Dæmning, ca. 1½ km bag ved de nuværende Tanger, altsaa Kommissionens Forslag I. Der søgtes dernæst om Bemyndigelse til at yde Beboerne i Thyborøn By Flyttehjælp, idet man, selv om man var klar over, at Staten ikke havde nogen Erstatningspligt for den Værdiforringelse af de i Thyborøn By m. v. værende Ejendomme og Anlæg, der vilde blive en Følge af, at Forudsætningerne for Byens Eksistens bortfaldt ved Thyborøn Havns Lukning, dog maatte finde det stemmende med Billighed, at de økonomiske Tab, Beboerne led ved Ordningens Gennemførelse, i nogen Grad søgtes afbødet ved økonomisk Støtte fra Staten til Dækning af Omkostningerne ved Flytning til andet Erhvervssted. Jeg skal ikke nærmere om-

tale dette Forslag, men nøjes med at henvise til Rigsdagstidendes Referat af Forhandlingerne. Forslaget naaede ikke at blive færdigbehandlet inden Valget i 1943, og den 14. April s. A. blev Forslaget paa ny fremsat her i Folketinget. Efter en denne Gang mere kortfattet første Behandling gik Forslaget i Udvalg. Udvalget foretog forskellige Undersøgelser, men naaede ikke at blive færdig før den 29. August.

Imidlertid havde Civilingeniør Ulrik Pedersen i Februar 1943 til det om Thyborønspørgsmaalet nedsatte Folketingsudvalg indsendt Forslag til en Havn i Ferring Sø og en Kanalforbindelse herfra til Nissum Bredning.

Forslag til et Anlæg af denne Art var allerede i 1938 indsendt til Ministeriet af Pastor emeritus Andersen, Silkeborg, og den 9. Februar 1943 blev et ganske tilsvarende Forslag fremsat i Dansk Ingeniørforenings Tidsskrift „Ingeniøren“ af Civilingeniør Per Brask.

Der er ikke noget mærkeligt i, at Ideen saaledes er fremsat fra flere forskellige Sider, da det, naar der er Vanskeligheder med at finde Løsninger til Bevarelse af Thyborøn, er ret nærliggende at tænke paa et Kanal-anlæg gennem den Lavning, der findes nord for Bovbjerg.

Anlægget af en Havn ved Ferring anses imidlertid uhensigtsmæssigt af flere Grunde.

Jyllands Vestkyst er som bekendt en udpræget Sandvandringskyst, og hvad dette betyder for Driften af en Havn, har vi desværre herhjemme alt for mange Eksempler paa — vi behøver blot at tænke paa Rødby Havn, Gilleleje, Skagen, Thorsminde og Hvide Sande. De Kræfter, der skal overvindes, er selvsagt langt større paa Jyllands Vestkyst, end de er ved de nævnte Havne inden for Skagen, og Betingelserne for at arbejde med Sandpumpemateriel i den aabne Nordsø er meget daarlige. Det tekniske Udvalg har da ogsaa i Betænkningen stærkt pointeret, at et Anlæg paa Limfjordstangerne burde fjernes saa lidt som muligt fra det ved Agger beliggende saakaldte Materialvandringsnulpunkt, i hvilket Faren for Tilsanding er mindst. Afstanden fra Agger til Ferring er ikke mindre end ca. 30 km. Det Indgreb, der ved et Havneanlæg ved Ferring gøres i Materialvandringsforholdene, betyder ikke alene en Fare for Tilsanding af Havneanlægget, men vil ogsaa medføre en stærkt forøget Nedbrydning af Kysterne Syd for Anlægget, hvor der findes udmærket Agerjord. Med Hensyn til dette Fænomen kan jeg f. Eks. henvise til de store Vanskeligheder, der er