

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

haft en forhandling den 3. november i år med repræsentanter for Sæby byråds havneudvalg, hvor man både drøftede betalingen til staten for opmudringsarbejdet ved Sæby havn og selve havneudvidelsen, herunder også udbygning af havnens søndre mole.

Det er imidlertid en kendsgerning, at havneudvidelserne i Sæby er knyttet sammen med udvidelsen af havnene i Skagen og Frederikshavn. Så snart derfor udvidelserne i Skagen og Frederikshavn er tilendebragt, har man til hensigt at forelægge spørgsmålet om havneudvidelsen i Sæby for bevillingsmyndighederne.

Det ærede medlem hr. Heilesen har forespurgt, om alkoholnydelse har været medvirkende årsag til de uheld og sammenstød, som statsbanernes færges har været ude for, samt om, hvad de undersøgelser, der naturligvis er foretaget, har oplyst i så henseende.

Af 46 sager vedrørende større og mindre uheld og sammenstød, som statsbanernes færges og skibe har været ude for indenfor de sidste fem år, har det i 1 — jeg gentager: eet — tilfælde vist sig, at alkoholnydelse desværre ikke kunne udelukkes som årsag eller i alt fald medvirkende årsag til uheldet. I dette tilfælde blev skibsføreren straks suspenderet, og undersøgelse ved auditøren blev indledt. Efter det ved undersøgelsen oplyste måtte man anse det for godtgjort, at skibsføreren har været påvirket af spiritus ved den pågældende lejlighed, og sagen blev, uanset at skibsføreren hævdede, at det indtagne kvantum spiritus ingen indflydelse havde haft på den foretagne urigtige manøvre, i overensstemmelse med auditørens indstilling afgjort ved, at skibsføreren, som iøvrigt havde gjort særdeles god tjeneste, blev forsat til anden tjeneste i et halvt år, samtidig med at han modtog generaldirektoratets skarpeste misbilligelse. I ingen anden af de 45 sager er der fremkommet noget som helst, som kunne begrundede mistanke om, at uheldet stod i forbindelse med alkoholnydelse.

Ved bedømmelsen af antallet af uheld bør det iøvrigt erindres, at statsbanernes færges i de seneste år er benyttet endog meget stærkt, og at sejlplanen af hensyn til transporternes omfang ligger meget anspændt, samt at sejladsen må gennemføres uden ellers ønskelig hensyntagen til særlig vanskelige vejforhold, navnlig i henseende til besejling af færgelejer.

Det ærede medlem hr. Heilesen har endvidere omtalt forholdene i Hirtshals havn og derunder fremsat en kritik af vandbygningsdirektørens administration af denne

havn. Det ærede medlem nævnte således, at vandbygningsvæsenet har ventet i 10 år med at påbegynde de nødvendige reparationsarbejder, og at den i 1949 foretagne nedsættelse af vanddybden i indsejlingen til havnen fra 7 til 6 m skulle skyldes et ønske fra vandbygningsdirektøren.

Gennem en længere årrække har jeg personlig fulgt udviklingen i Hirtshals havn, og jeg kender udmærket de meget betydelige skavanker, der knytter sig til den og dens tilblivelse. Jeg må derfor på det bestemteste tilbagevise det ærede medlems kritik af vandbygningsvæsenet og af vandbygningsdirektørens administration som værende ganske ubeføjet. Alene de overordentlig store summer, som bogstavelig talt lige fra havnens overtagelse og til dato har måttet ofres på forbedringer og reparationer af en lige færdigbygget havn — et arbejde, for hvis udførelse statens vandbygningsvæsen ikke har noget ansvar —, er et tilstrækkeligt bevis på, at det ærede medlem har givet sin kritik en forkert adresse.

Allerede i 1939, altså 2½ år efter havnens overtagelse, måtte vandbygningsvæsenet udføre en supplerende af stenkastningen på østmolens yderside. Året efter påbegyndtes en supplerende af stenkastningen langs tværmolen, men disse foranstaltninger var ikke i stand til at forhindre havets angreb på havneværkerne. I 1941 viste det sig, at hovedelementet i havnen, tømmerkistekonstruktionen, var angrebet, og da den i kisterne udstøbte beton var af yderst ringe kvalitet, skete der så store udvaskninger af fylden i østre mole og tværmolen, at der i sommeren 1942 praktisk taget kun stod de to moleydervægge tilbage. Det var billeder af disse ødelæggelser, som vandbygningsdirektøren foreviste under sit foredrag i Ingeniørforeningen i april 1948. I december 1942 blev der konstateret svær beskadigelse af den kun 6—7 år gamle dækmole.

Tætningen af tværmolen og det meste af østmolen er nu afsluttet, og arbejdet på dækmolen er påbegyndt med en afstivning af sidevæggene. De af vandbygningsvæsenet foretagne ombygninger og forstærkninger af havneværkerne har til dato kostet ca. 2,5 mill. kr., hvilket er en ganske betydelig udgift på en ny havn. Desværre må man regne med, at der også i årene fremover vil opstå omfattende skader, indtil praktisk taget alle havneværkerne er fornyet.

Med hensyn til nedsættelsen af vanddybden i indsejlingen til 6 m skal jeg hen-