

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lede det ærede medlems opmærksomhed på, at materialevandringsforholdene udfor Hirtshals havn er særdeles ugunstige for opretholdelse af en vanddybde på 7 m. Som bekendt var den danske stat i henhold til den med Norge afsluttede overenskomst af 8. juli 1933 om oprettelse og vedligeholdelse af en ruteforbindelse mellem Hirtshals og det sydlige Norge forpligtet til at holde en dybde af 7 m i en 60 m bred indsejling til havnen. Denne forpligtelse opførte imidlertid i 1943, og da opretholdelse af den nævnte vanddybde vil kræve tilstedeværelse af et uddybningsfartøj i havnen året rundt, vil udgifterne til oprensning blive uforholdsmæssigt store. Jeg kan i denne forbindelse henvise til, at havnen er anlagt som fiskerihavn med 5 m vanddybde langs en enkelt kaj og iøvrigt med kun 3,8 m dybde. I 1949 havde man valgt imellem at oprense havneindsejlingen til 6 m for en udgift af 150 000 kr. eller af hensyn til tre handelsvirksomheder, der er lejere på havnen, og som er interesseret i en vanddybde af 7 m, at ofre 300 000 kr. på oprensningen, hvori fiskeriet, der betaler $\frac{5}{6}$ af havne- og bropengene, ikke var interesseret.

Man må regne med, at der også i de kommende år vil blive brug for betydelige midler til at opretholde en vanddybde af blot 6 m i indsejlingen til Hirtshals havn. Kystlinien vest for havnen er nu rykket ca. 250 m ud, d. v. s. at den nu ligger ca. 70 m udenfor tværmolen. 7 m dybdekurven er rykket ca. 350 m udad, og hvor der før var 9,2 m dybde, er der i dag kun 5,1 m, altså en tilsanding på 4,1 m. Sådan er forholdene overalt omkring Hirtshals havn, og nye opgrundinger finder til stadighed sted. Vandbygningsvæsenet disponerer ikke i øjeblikket over tilstrækkeligt uddybningsmateriel til at fjerne sandbarrerne, efterhånden som de opstår. Vandbygningsdirektøren har imidlertid indledt forhandling med en privat oprensningsentreprenør for at få foretaget en højst påkrævet oprensning i selve indsejlingen.

Det ærede medlem henstillede også, at den påtænkte flytning af hyttefadebassinnet inde i Hirtshals havn bragtes til udførelse, og oplyste samtidig, at sagen herom var forsvundet i administrationen. Det er rigtigt, at sagen i et kort tidsrum i foråret 1950, altså i indeværende år, ikke kunne findes i ministeriet, men såsnart man blev klar over, at sagen var bortkommet, blev den rekonstrueret og omgående ekspederet, idet ministeriet for offentlige arbejder efter

indhentet tilslutning fra finansudvalget d. 17. juni d. å. bemyndigede vandbygningsdirektøren til at lade flytningen af hyttefadebassinnet bringe til udførelse. De til arbejdet nødvendige jernmængder er allerede indkøbt, og vandbygningsvæsenets udarbejdelse af detailprojekt og licitationsbetinger for dette i virkeligheden ret store arbejde er netop nu afsluttet. Derimod har det vist sig særdeles vanskeligt at fremskaffe egnet træ til arbejdet, og det kan ikke påbegyndes, før de fornødne kvaliteter og kvantiteter af bøgetræ er til rådighed.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann har henstillet, at andet spor Lunderskov-Esbjerg fuldføres på strækningen Brørup-Bramminge. I den anledning skal jeg oplyse følgende:

Efter at udførelsen af andet spor Lunderskov-Esbjerg var sikret ved lov nr. 187 af 20. marts 1918, påbegyndtes de for anlægget nødvendige ekspropriationer i 1920. Jord- og broarbejdet blev udført på hele strækningen og afsluttedes med strækningen Vejen-Bramminge, hvor det fuldførtes i 1928.

Arbejdet med selve sporlægningen blev derefter gennemført strækningsvis, således at strækningen Bramminge-Esbjerg kunne tages i brug i 1925, d. 13. maj, og strækningen Lunderskov-Vejen i 1931, også den 13. maj. På strækningen Vejen-Bramminge blev arbejdet stillet i bero til fordel for andre arbejder, hvis udførelse pressede på, og som desuden gav større beskæftigelse for arbejdsledige, idet en væsentlig del af det til sporanlægget fornødne beløb ville medgå til indkøb af materialer i udlandet. I 1939 gav finansudvalget sin tilslutning til at fortsætte arbejdet, og strækningen Vejen-Brørup blev derefter færdiggjort og taget i brug d. 12. december 1939. I 1940 blev arbejdet atter indstillet dels på grund af materialesituationen, dels på grund af, at man ikke på det tidspunkt anså anlæggets fuldførelse som nogen egentlig trafikal nødvendighed.

Når det resterende arbejde på strækningen fra Brørup til Bramminge — en strækning på ialt 20 km — endnu ikke er genoptaget, skyldes det stadig materialesituationen, idet man måtte reservere de begrænsede spormaterialer, der tilføres landet, til strengt påkrævede vedligeholdelsesarbejder samt til fuldførelse af andet sporanlægget på den østjyske længdebane, hvilke arbejder er mere påkrævet end det manglende spor på strækningen Brørup-Bramminge. Arbejdet er imidlertid stadig opført på statsbanernes 5-årige anlægsprogram, således også nu for finansårene