

[Justitsministeren.]

statsborgere således 89 662 indrejser, i 1951 189 195 indrejser og i den forløbne del af 1952 indtil 1. november 353 709 indrejser.

Det er rigtigt, at kravet om invitation i vidt omfang forhindrer egentlige turistbesøg. I 1951 og i sommeren 1952, da lettelser blev gennemført, mente ministeriet, det måtte anses for betænkeligt at åbne fuldstændigt for turistbesøg på grund af det store antal flygtninge i Vesttyskland og ikke mindst i Sydslesvig og Holsten. Det tyske flygtningeproblem er jo desværre langt fra løst, og tilstrømningen af nye flygtninge synes endnu at fortsætte. Jeg er imidlertid bekendt med, at der fra adskillige sider — navnlig fra sønderjyske turistkredse — er fremsat ønske om at åbne for det almindelige turistsamkvem. Jeg har derfor også allerede for nogen tid siden anmodet justitsministeriets embedsmænd om at undersøge mulighederne for at åbne for turistbesøg og har bemyndiget dem til at forhandle med de andre myndigheder, der er interesseret i dette spørgsmål. Disse undersøgelser og forhandlinger er ikke helt tilendebragt, og jeg kan derfor ikke endnu udtale mig om udfaldet, men jeg kan forsikre det ærede medlem om, at mine bestræbelser også fremtidig vil gå ud på at udnytte enhver mulighed for at fjerne de endnu bestående restriktioner for rejsesamkvemmet.

Formanden: Jeg giver ordet til den højtærede fiskeriminister, der også vil tale på den højtærede minister for offentlige arbejders vegne.

Fiskeriministeren (Knud Rée): Det ærede medlem hr. A. C. Normann omtalte i sit indlæg udførligt forhold vedrørende Esbjerg havn og besejlingsforholdene ind til Esbjerg havn. Jeg er ikke ukendt med disse spørgsmål. Både som redaktør i Esbjerg, som medlem af Esbjerg byråd og som medlem af erhvervsrådet i Esbjerg har jeg i årenes løb beskæftiget mig med disse problemer; jeg har også — det være sagt i al beskedenhed — været virksom for at få det, der ikke er helt som det skal være, rettet.

Nu vil jeg imidlertid meget nødig have, at der i offentligheden og i det høje ting af det ærede medlems og mine udtalelser skulle bundfælde sig den opfattelse, at der i forhold til tiden før krigen er tale om en

rivende tilbagegang for Esbjerg havn. Det er ganske rigtigt, at landbrugseksporten over Esbjerg er gået tilbage, men dette skyldes, hvad det ærede medlem selv var inde på, væsentligst de ændrede transportklausuler i handelsaftalerne med England, og det er i hvert fald mit indtryk, at de nuværende vanddybder i den gravede rende over Graadyb Barre indtil Esbjerg havn ikke har noget med nedgangen i landbrugseksporten over havnen at gøre. Jeg var selv som repræsentant for Esbjerg byråd med på den første tur fra Esbjerg til Harwich, da ruten blev genåbnet efter krigen, og der har ikke siden, såvidt mig bekendt, været besejlingsvanskeligheder for rutebådene med landbrugsprodukter og fisk.

I den gravede rende over Graadyb Barre er den officielle vanddybde som bekendt 7,5 m i løbets fulde bredde og 8 m i 100 m's bredde i fyrlinien. Disse dybder er tilstede, og desuden indtil 1 m overdybde. Et sejløb med 8 m vanddybde er tilstrækkeligt til de skibe, der i øjeblikket besøger transporten af vore landbrugsprodukter til England. Som bekendt er der jo kun 7,8 m vanddybde over Hals Barre, men dette har ikke forhindret, at mængden af landbrugsprodukter, der afskibes over Aalborg havn, er gået stærkt frem efter krigen.

Ser man på Esbjerg havns indtægter af skibs- og vareafgifter, som vist giver det rigtigste billede af havnens benyttelse, vil det ses, at havnen i finansåret 1938—39, der jo var det sidste normale år før krigen, havde en indtægt af havne- og bropenge på knap 1½ mill. kr., medens indtægten i finansåret 1950—51 udgjorde godt 1½ mill. kr. og i sidste finansår godt 1,9 mill. kr. Man kan også sige det sådan, at nedgangen i landbrugseksporten over Esbjerg havn i hvert fald tildels har været opvejet af en stigning i anden trafik, og jeg skal her eksempelvis nævne, at Esbjerg havn i det sidste par år har fået en meget stor omsætning af saltet fisk, der indbringes fra farvandene omkring Island, Grønland og Færøerne for reeksport pr. bane og skib. Alene i 1952 vil denne reeksport af saltet fisk formentlig komme til at andrage ca. 14 000 t.

Det er dog rigtigt, som det ærede medlem fremhævede, at det af andre grunde, bl. a. af hensyn til importen af kul, olie og foderstoffer, ville være særdeles ønskeligt,