

[Fiskeriministeren.]

mentlig derfor ses motiveret i hensynet til at skabe bedre besejlingsforhold for Aalborg og Nørresundby havne.

Det vil derfor ikke for ministeriet være muligt at søge et statstilskud til gennemførelse af disse arbejder ud fra det synspunkt, at der er tale om et gennemsejlingsfarvand. Imidlertid vil andragendet formentlig snart foreligge i ministeriet fra vanddybningsvæsenet, og jeg skal da naturligvis tage det op til en nærmere prøvelse, men jeg skal dog allerede nu bemærke, at konsekvenserne ved en imødekommen vil blive meget store.

Dette høje tings formand, det ærede medlem hr. Gustav Pedersen, gjorde nogle bemærkninger om de mindre havnes og de mindre byers problemer, bemærkninger, som jeg i og for sig godt forstår. Om de konkrete forhold, der vedrører ministeriet for offentlige arbejder, kan jeg oplyse, at der ikke tidligere har været ydet statstilskud til oprensning i eller foran Randers fjord, medens der en enkelt gang under særlige forhold har været ydet tilskud til oprensning foran Mariager fjord, idet der i 1942 blev givet et tilskud af 80 000 kr., 40 pct. af udgifterne, på betingelse af, at Hobro og Mariager kommuner skulle påtage sig garanti for fremtidig vedligeholdelse, og det blev dengang udtrykkeligt fastslået, at der — jeg beder formanden om lov til at citere —

„ikke kunne regnes med fremtidig hjælp fra statens side“.

Senere andragender er afslået. Der kan ikke som begrundelse for at yde tilskud i disse tilfælde henvises til de af staten ydede tilskud til oprensning ved Hals Barre, idet dette tilskud, som jeg allerede har nævnt, er gennemført som led i en overenskomst med Aalborg havn, hvorved havnen bl. a. gav afkald på at opkræve en afgift, og een ting kan i hvert fald forudses, og det er, at ydelse af et statstilskud til oprensning af Randers og Mariager fjorde ville medføre konsekvenser med hensyn til en række andre havne.

Videre rejstes spørgsmålet om bedre forbindelser fra og til småstationer, og specielt nævntes Faarup station mellem Randers og Hobro, som er overgangsstation til Viborg-Faarup-Mariager privatbane. Hertil skal først mere almindeligt bemærkes, at statsbanerne jævnlige får tilsvarende henven-

delser om standsning af hurtigtog fra publikum ved mindre mellemstationer, også fra sådanne, der har tilslutning til f. eks. en lille privatbane eller en bilrute. Overfor disse andragender må statsbanerne, ikke mindst i de rejsendes egen interesse, stille sig noget forbeholdent, idet en for vidtgående indrømmelse af standsning med disse tog for det store flertal af de gennemgående rejsende vil medføre for stor forringelse i togenes værdi som hurtige forbindelser. Standsning med de relativt store og tunge eksprestog er iøvrigt temmelig tidkrævende — til en standsning kan ikke regnes med mindre end 3 minutter, ligesom en standsning kræver ikke uvæsentlige udgifter til øget kulforbrug.

Hvad specielt angår spørgsmålet om standsning i Faarup med afteneksprestoget Aalborg-Fredericia-København, må det, såfremt ønsket imødekommes, sikkert forudses, at der også fra andre stationer vil fremkomme tilsvarende andragender, som man da vanskeligt vil kunne afslå. Jeg kan tilføje, at der i tilslutning til nateksprestoget mod København løber et persontog til Randers, kun en time forud for eksprestoget, og til dette persontog føres tilslutningstog på privatbane.

Det ærede medlem hr. Axel Sørensen rejste spørgsmålet om ministeriets stilling til oprettelse af en ny godsfergerute mellem Juelsminde og Kalundborg. Ministeriet kender endnu intet til denne sag udover, hvad der har stået i aviserne om, at en privat kreds har planer om at oprette en sådan rute. Da man ikke i ministeriet har aktuelle planer om oprettelse af en sådan rute, har man ikke i detaljer beskæftiget sig med problemet. Derimod kan jeg overfor det ærede medlem oplyse, at man i det seneste møde i Storebæltsbrokommissionen umiddelbart før formandens, trafikminister Jørgen Jørgensens, sygdom har vedtaget at nedsætte et underudvalg og i dette drøfte mulige aflastningsruter for Storebæltsoverfarten. Herunder må tanken om en rute Juelsminde-Kalundborg naturligt falde, ligesom f. eks. også spørgsmålet om en udbygning af statsbaneruten Aarhus-Kalundborg.

Jeg vil altså finde det naturligt at afvente kommissionens arbejde med disse spørgsmål, men det vil måske alligevel være rigtigt at sige, at det synes lidet rimeligt at tro, at oprettelsen af en bilfergerute, altså en rute uden overførsel af jernbanevogne