

[Landbrugsministeren.]

M. Larsen har endvidere henstillet, at det statstilskud på 60 000 kr., som ydes til oprensningen af sejllobet over Hals Barre til Limfjorden, søges forhøjet.

Hvad det sidstnævnte spørgsmål angår, kan jeg oplyse, at ministeriet for offentlige arbejder netop i disse dage har rettet henvendelse til bevillingsmyndighederne om en forhøjelse af statstilskuddet med 50 pct., altså til 90 000 kr., for perioden indtil den 31. marts 1959. Begrundelsen for denne forhøjelse er de stigende priser, der også motiverede en forhøjelse af tilskuddet i 1949.

Når staten yder tilskud til oprensningen på Hals Barre, skyldes det, at sejllobet gennem Limfjorden betragtes som gennemsejlingsfarvand fra Kattegat til de mindre havne i den vestlige del af Limfjorden og gennem Thyborøn til Vesterhavet. Disse havne og de af staten vedligeholdte sejløb i denne del af fjorden har imidlertid kun ringe vanddybde, og ministeriet for offentlige arbejder har derfor fundet det rimeligt at fastsætte sit tilskud til oprensningen af Hals Barre således, at der med dette beløb normalt ville kunne opretholdes den dybde på Hals Barre, som er nødvendig for, at skibe til de vestlige Limfjordsbyer kan passere.

At Aalborg havn og cementfabrikkerne ikke finder en sådan dybde tilstrækkelig af hensyn til trafikken på de østlige Limfjordshavne, er forståeligt, men det kan efter min opfattelse ikke motivere, at staten skulle yde tilskud i større omfang end nu. Iøvrigt fordeles oprensningsudgifterne fra Hals Barre således, at Aalborg og Nørresundby havne samt de tre cementfabrikker pålignes bidrag i forhold til den skibstrafik, hver enkelt har haft i det forløbne år.

Anderledes ligger det med sejllobene til Mariager og Randers fjorde. Ingen af disse løb er gennemsejlingsfarvande, og efter ministeriets opfattelse bør der ikke fra det offentlige side i almindelighed ydes tilskud til havne for at udligne den forskel i deres økonomiske vilkår, som er betinget af for-

skellig beliggenhed og de følger, som dette kan have for havnene ved naturens indgriben eller på anden måde.

Jeg kan ikke se rettere, end at hvis man giver statstilskud til oprensning det ene sted, må man også give det andre steder, hvor oprensningsudgifterne er særlig store, f. eks. i Nakskov, Odense og Næstved, for det kan ikke være rigtigt at lægge vægten på, at det er en barre, der vanskeliggør besejlingen af et fjordområde, og lade de havne, hvor f. eks. materialevandringen forårsager en mere jævn, men kraftig tilsandning, skøtte sig selv.

Man kan efter min opfattelse heller ikke sige, at f. eks. havnene i Mariager fjord bidrager til oprensning i Kattegat, fordi den barre, der ligger foran Mariager fjord, befinder sig ca. 7 km fra kysten. Der er jo her tale om en sandbarre, der udelukkende forhindrer besejling af Mariager fjord med store skibe, men ikke lægger sig hindrende i vejen for skibsfarten i almindelighed. Hvis den gjorde det og altså spærrede et gennemsejlingsfarvand, ville ministeriet være villigt til at optage dette tilskudsspørgsmål til overvejelse.

Jeg er iøvrigt ikke enig i de betragtninger, der er anført om, at oprensningsudgifterne ved Mariager fjord ødelægger de fire fjordhavnes økonomi. Fra gammel tid har det været sådan, at alle de skibs- og vareafgifter, der kunne opkræves ved cementfabrikernes havn i nærheden af Mariager, skulle indbetales til en kasse, der er fælles for Hobro, Mariager og Hadsund havne samt for cementfabrikernes havn, medens skibs- og vareafgifter, der opkræves i de tre kommunale havne holdes udenfor denne fælleskasse og går direkte i de enkelte havnes særlige kasser. Af fælleskassen afholdes udgifterne til oprensning af sejllobet over barren ved indsejlingen til Mariager fjord, og disse udgifter andrager, som det ærede medlem hr. M. Larsen oplyste, 80 000—100 000 kr. årlig. Cementfabrikernes bidrag til den fælles kasse — og altså til oprensningen — andrager for tiden ca. 135 000 kr.