

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sørge som tillægsfrankerede tryksager m. v., til hvilke forsendelsesarter de rettelig hører.

De anførte luftposttillægstakster vil ikke ved den nuværende fordeling af forsendelserne give fuld dækning for befordringsudgifterne til SAS, idet indtægterne ved de foreslåede luftposttillægstakster baseret på det samlede antal forsendelser for året 1969 vil andrage ca. 1,7 mill. kroner, medens befordringsudgifterne for samme periode har andraget ca. 2,1 mill. kroner.

Forskellen på 0,4 mill. kroner årligt mellem befordringsudgifterne og portoindtægterne vil dog formentlig blive betydelig reduceret, dels som følge af en forventet nedgang i vægten af den luftbefordrede postmængde og en ændret vægtfordeling, dels som følge af, at en væsentlig del af de forsendelser på over 50 g, der nu luftbefordres som breve uden tillægstakst, påregnes at overgå til kategorien tryksager m. v., for hvilke postvæsenets befordringsudgifter til SAS er lavere, idet betalingen for tryksager udgør 7,15 kr. pr. kg, medens der for breve og brevkort betales 9,35 kr. pr. kg.

Af *Vivike* til handelsministeren (9. juli 1970):

„Finder ministeren det forsvarligt, at tankbåde på 18.000 tons lodses over det ammunitionsfyldte Koraldyb ind til Studstrupværket?“

Begrundelse.

I Koraldybet blev der efter besættelsen udkastet mange tusinde tons tysk ammunition. Efter at Studstrupværket er bygget, er der rensset en sejlrende på 50 meters bredde plus en sikkerhedszone. Efter at en tankbåd på 18.000 t har passeret renden, er der foretaget en undersøgelse, som viste, at der stadig ligger ammunition i sikkerhedszonen. En stor tankbåd skal for at komme ind til værket foretage en drejning på 31 grader og kan herved ikke undgå at komme uden for renden. Strøm og afdrift kan også nemt bringe et skib udenfor, hvorfor der må regnes med risiko for en eksplosion, der vil betyde sømænds død og tusinder af tons olie flydende over Århusbugten og dens kyster.

Den fungerende handelsminister *Nyboe Andersens* svar (14. juli 1970):

Efter påbegyndelsen af bygningen af Studstrupværket blev der efter søværnets anvisning og for værket regning i 1965 iværksat en opfiskning af ammunition fra dumpingområdet i Koraldybet for at etablere en sikker sejlrende til Studstrupværket. I 1968 var oprensingsarbejdet så vidt fremskredet, at det fandtes forsvarligt på visse betingelser at tillade mindre skibe lastet med kul eller olie at sejle gennem renden til Studstrupværket. I sommeren 1969 indtraf i området to detonationer af ammunition, der var opfisket i sejlrenden og henlagt i depoter uden for sejlrenden med henblik på senere fjernelse. Efter detonationerne foretog søminevæsenet nye og indgående undersøgelser af den ammunition, der var tilbage i og omkring sejlrenden, og i januar 1970 gav søminevæsenet en vurdering af risikoen ved besejling af sejlrenden gående ud på, at det ikke kan udelukkes, at der findes ammunition på bunden i sejlrenden, og at sejladsen derfor er forbundet med en vis risiko. Samtidig udtaltes, at det ikke kan udelukkes, at der sker selvdetonationer i den tilbageblevne ammunition, og at sådanne detonationer forplanter sig til ammunition, som endnu måtte findes i bunden i sejlrenden og sikkerhedszonen. Imidlertid er sandsynligheden for, at en selvdetonation indtræffer samtidig med en skibspassage, overordentlig ringe.

En ansøgning om at lade to større tankskibe anløbe Studstrupværket blev derefter taget op til ny overvejelse, og efter forhandling med lodsinspektoratet og fyrdirektoratet om lodsings- og afmærkningsforhold fandt handelsministeriet det herefter i skrivelse af 6. februar d. å. forsvarligt at tillade, at to tankskibe anløb Studstrupværket hver på en enkelt rejse på vilkår,

at skibets eller skibenes dybgang højst er 24 feet,

at sejladsen gennem området foregår ad en nærmere angivet rute under vejledning af dansk lods,

at ruten gennem det spærrede område er natafmærket,

at der, såfremt lodsens finder det fornø-