

[Baagø.]

ved det foreliggende ændringsforslag og spørge: hvordan skal der kunne blive mulighed for, at en jernbanefærge daglig får ikke blot liggeplads, men også svajepads inden for havnens område? En svajning uden for havnen lader sig nemlig ikke gøre med det urolige farvand her. Vil gennemførelsen af planen ikke i virkeligheden komme til at betyde en stor gene for fiskerne, som dog er dem, for hvem havnen i sin tid er bygget? Det kan let tænkes, at der ikke blot bliver tale om en gene for fiskerne, men også om indtægtstab og udgifter for disse ved eventuelt havari eller ved påsejling i selve havnen.

I øvrigt vil vedtagelsen af ændringsforslaget ikke kunne undgå at danne præcedens for kommende anlæg af lignende art i andre fiskerihavne, f. eks. Skagens fiskerihavn. I Skagen arbejder man også på at få en færgeforbindelse mellem Norge og Danmark.

Bevillingen vil tillige uvilkårligt drage konsekvenser efter sig, der ikke er lette at overse. Jeg skal pege på nogle af disse. Jernbaneforbindelsen mellem Hirtshals og den jyske længdebane består i en privat bane mellem Hirtshals og Hjørring. Gennemfører vi ændringsforslaget, vil vi en dag stå over for at skulle overtage denne privatbane og gøre den til en statsbanestrækning. Skal bygningen af færgelejet danne udgangspunkt for en kontinental forbindelse til Norge, vil vi uden tvivl en dag komme til at stå over for en udbygning af vejnettet.

Jeg har hørt udtalelser om, at man agter at skabe en kontinental rute fra Rom over Hirtshals til Norge. Tror man, at en sådan rute for Danmarks vedkommende vedblivende kan ende i en fiskerihavn og en lille fiskerby, hvor der i øjeblikket hverken findes hoteller eller offentlig administration til betjening af en sådan trafik? Skal sådanne planer virkeliggøres, må vi se i øjnene, at der vil blive brug for store investeringer fremover.

Den påtænkte overførsel af jernbanevogne, 7 hver dag, må formentlig betyde, at der er varer, man fra Norge vil have overført, men hvilke varer kan der her være tale om? For mig at se kun fisk. Det er fra Vestnorge, ruten udgår, og de allerfleste af de varer, vi indfører fra Norge,

kommer fra Oslo og fra steder i Oslofjorden, hvor mange store fabriksvirksomheder er beliggende. Er danske fiskere mon særlig stærkt interesserede i, at den danske stat ofrer penge på at skabe muligheder for, at norske fiskere påfører dem en daglig konkurrence på fiskemarkederne i det sydlige Europa? Jeg tvivler.

Der tales i bilaget til ændringslovforslaget om, at den nye færge vil kunne bidrage til fremme af den dansk-norske samhandel samt skabe øgede muligheder for en udvikling af den skandinaviske turisme. Jeg vil gerne spørge, hvilken samhandel der kan blive tale om ad den vej. Jeg tror, samhandelen vil blive minimal. Har man undersøgt, hvilke varer og i hvor store mængder disse varer kan påregnes fremført ad denne rute — ud over fisken, der ikke er bestemt til Danmark, men kun til transit? Hvad turismen angår, findes der allerede en person- og automobilfærge, som i en årrække har udført passager- og automobiloverførslen mellem Vestnorge og Danmark, ganske vist kun i sommertiden. Jeg føler mig overbevist om, at denne færge fuldt ud vil kunne betjene turistrejserne på denne rute, idet jeg for det første ikke kan se, hvorledes der skal kunne blive et blot nogenlunde stort antal passagerer til en daglig færge undtagen i sommertiden, og for det andet vanskeligt kan tænke mig, at ret mange vil indlade sig på at trodse søsygens kvaler i det pågældende farvand, når efterårs- og vinterstormene sætter ind.

Det må ikke glemmes, at færgen af hensyn til den ikke særlig dybe rende, den skal passere uden for Hirtshals havn, ikke kan have nogen særlig stor dybde. En færge med en dybde på 5-6 m og 7 fyldte jernbanevogne på dækket vil i hårdt vejr få svært ved at passere det pågældende farvand og i særdeleshed ved at løbe ind i havnen, der kun er anlagt med en ret snæver munding. Søfartskyndige folk har over for mig udtalt, at en sådan sejlads en dag vil ende med en katastrofe.

Dette vil den højtærede minister sikkert afvise med en udtalelse om, at det må blive det norske selskabs sag, og dermed kunne vi her i tinget så lade os nøje; men jeg ser lidt videre og vover at påstå, at viser det sig, at den daglige sejlads vanskeligt eller umuligt kan gennemføres, enten fordi ren-