

## [Heilesen.]

det andet vil den norske rute, der her er tale om, kun få halvt så lang en sejltid, hvis den bruger Hirtshals som endemål, som den vil få, hvis den bruger Frederikshavn. Det er to væsentlige fordele, når der er tale om anlæg af en ny rute.

Hvad angår tilsandingen ved Hirtshals, er forholdet det, at der har været pumpet meget lidt sand i de forløbne år, og der har vel aldrig været større vanddybde, end der er i øjeblikket; det er forhold, som det norske dampskibsselskab, der skal besejle ruten og allerede har besejlet den gennem en årrække, er kendt med, så vi behøver ikke at komme med advarende røster i så henseende. Det norske selskab er fuldstændig kendt med disse forhold.

Når det ærede medlem hr. Baagø peger på, at det vil være uheldigt for de danske fiskere, at der opstår et nyt konkurrence-moment derved, at den norske fisk vil komme betydeligt tidligere frem, vil jeg gerne hertil sige, at den norske fisk jo kommer frem til markedet før eller senere. Der tales så meget om nordisk samarbejde; det undrer mig, at dette samarbejde kun har interesse, når vi kan have fordel deraf, og ikke hvis det er andre, der høster fordel.

Jeg vil også gerne sige et par ord om den bane, det ærede medlem hr. Baagø omtalte, nemlig privatbanen mellem Hjørring og Hirtshals; det ærede medlem sagde, at anlægget af det nye færgeleje en dag kunne nødvendiggøre en yderligere udbygning af denne bane. Jeg er overbevist om, at den nuværende bane vil være tilstrækkelig til at tage trafikken gennem en lang årrække. Jeg kan oplyse, at man i bestyrelsen for Hjørring privatbane har beregnet, at den yderligere varetransport og persontrafik, der vil komme med en ny overfart, vil give Hjørring privatbane en indtægt på ca. 200 000 kr. årlig; det er også penge for en nødstedt privatbane i dag. Og hvad vil ruten ikke betyde for statsbanerne, som vil få til opgave at bestride den øgede trafik og føre den øgede mængde af transitgods ned gennem Jylland? De vil få en fortjeneste, der i dag går uden om Danmark.

Alt dette synes jeg vi må tage med i beregningen, når vi taler om dette forslag.

Jeg vil gerne så varmt, som jeg kan, anbefale, at man stemmer for ændringsforslaget.

**Hjortnæs:** Der er vist ingen grund til at skjule, at det er med en særlig glæde, jeg ser, at det er lykkedes at skaffe et så stort flertal i finansudvalget for bygningen af et jernbanefærgeleje i Hirtshals. Det forekommer mig urimeligt, når det ærede medlem hr. Baagø taler om, at der er noget usagligt i denne bevilling. Hvis det skulle være tilfældet, måtte man jo have ventet, at mange flere i Hjørring amt var gået imod. Men det er ikke Hirtshals alene, der anbefaler denne sag, det er også Hjørring by, det er borgmestrene i Hjørring, Brønderslev, Ålborg og Nørresundby, det er landboforeningerne i Hjørring amt, det er Landøkonomisk Selskab, det er husmandsforeningerne, det er Arbejdernes Fællesorganisation o. s. v.; alle har de stået bag ansøgningen om at få bygget et jernbanefærgeleje i Hirtshals.

Når man har sluttet så kraftigt op bag denne ansøgning, ligger det i, at Hirtshals er en by i meget stærk vækst, og ikke alene det, men en by, som har været i stand til at skabe en gennemsnitsindtægt, der ligger væsentligt over købstædernes i Vendsyssel. Gennemsnitsindtægten i Hirtshals ligger på 7 800 kr., medens man i Hjørring er helt nede på 5 800 kr. Hertil kommer, at det er et sted, hvor der ikke alene har været fuld beskæftigelse, men hvor man også har været i stand til at suge arbejdskraft til sig fra nabokommunerne, ja, helt inde fra Hjørring; den ufaglærte arbejdskraft i Hirtshals har altså haft en gennemsnitlig skattepligtig indkomst på 7 800 kr., og der er betalt 14,2 pct. i kommuneskat til Horne-Asdal kommune. Jeg tror ikke, der er ret mange steder, hvor der har været sådanne fortjenstmuligheder for ufaglært arbejdskraft som her. Dette har været medvirkende til, at vi synes, der bør gøres en indsats for udbygning på alle mulige områder, så der kan skaffes yderligere arbejde og yderligere omsætning i Hirtshals.

Der har jo ikke i de senere år foreligget andre muligheder for en færgeforbindelse mellem Norge og Danmark end den, der her er tale om; det er egentlig den eneste mulighed, der har foreligget de sidste