

[Formanden.]

handlede om forretningsordnen, og jeg må derfor gå ud fra, at det er forretningsordnen, der skal følges.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Hjortnæs* til ministeren for offentlige arbejder.

Hvad ligger der til grund for, at statsbanerne ikke er leveringsdygtige med hensyn til kølevogne for fisketransport fra Hirtshals, og finder ministeren ikke tiden inde til at lade lyntoget „Nordjyden“ fortsætte fra Aalborg til Frederikshavn?

*Hjortnæs*: Motiveringen for mit spørgsmål til den højtærede minister for offentlige arbejder er den, at det ved forskellige forhandlinger på offentlige møder i Hirtshals, hvor man har diskuteret spørgsmålet om fiskerierhvervets eksportmuligheder, har været stærkt fremhævet, at man gennem meget lang tid har haft vanskeligt ved at få de nødvendige kølevogne til eksport af fisk. Det er klart, at dette har været til stor gene for en hurtig ekspedition; jeg har derfor tilladt mig at undersøge, hvor galt det så ud, og jeg vil give nogle eksempler herpå.

I maj måned 1953 blev der bestilt 2 à 3 vogne daglig, men der blev kun leveret en enkelt af og til. Den 1. september blev der bestilt 17 vogne, heraf blev der den 4. leveret en, den 5. en, den 7. en og den 9. en, og i et tredje tilfælde blev der bestilt 6—8 kølevogne daglig, men der blev kun leveret nogle enkelte. I oktober var det ligesådan; den 3. oktober bestilte vi 10 vogne, hvoraf der den 5. blev leveret 2, den 8. en o. s. v. Det er klart, at det har været til meget stor gene, og det fremgår af de nævnte eksempler, at det næsten har været helt umuligt i tilstrækkelig grad at fremskaffe de vogne, der var bestilt.

Hirtshals er efterhånden en fiskerihavn, der har et meget stort fiskerierhverv med eksport for øje. Det er derfor meget kede-

ligt, at det skal være vanskeligt at få biler til eksport af de fisk, der gerne skal eksporteres.

Mit andet spørgsmål om at lade „Nordjyden“ fortsætte til Frederikshavn vil jeg motivere med, at jeg ikke synes, man kan være bekendt at byde vendelboerne de forhold, vi har for øjeblikket. Om sommeren er det således, når man om aftenen, over midnat, kommer til Aalborg, at man skal videre i en overfyldt, dårligt ventileret rutebil med tobaksrøg; om vinteren skal man efter den meget lange rejse over fra det varme tog til en kold rutebil, der gang på gang lukker op for ud- og indstigning, hvilket giver megen træk. Noget lignende er tilfældet om morgenen, hvor man må stå på et eller andet gadehjørne ventesal eller ude på vejen for at komme med rutebilen til Aalborg og derfra med et hurtiggående tog til København. Der er her tale om folk, der enten skal rejse langt eller har rejst langt, og det forekommer mig, at det er et rimeligt forlangende, at DSB behandler vendelboerne sådan, at de kan være tjent med at tage ud på de lange rejser.

Ministeren for offentlige arbejder (*Carl Petersen*): Det er rigtigt, at der kan opstå mangel på kølevogne, således at man ikke altid kan tilfredsstille fiskeeksportørernes krav; det har særlig gjort sig gældende ved eksporten til det sydlige udland via Padborg. Det må dog tages i betragtning, at såvel fiskeladningerne som afsætningsmulighederne er så svingende, at det ville være uhensigtsmæssigt at holde en kølevognspark til disposition for ethvert pludseligt opstået behov. Jeg må i denne forbindelse pege på, at en kølevogn i anskaffelse koster ca. 100 000 kr., hvorfor der ville være tale om anbringelse af endog meget store kapitaler i en sådan vognpark. Statsbanerne har dog truffet overenskomst med fremmede baner om, endog i meget stor udstrækning, at holde en kølevognsreserve på de forskellige fiskepladser, og man har indenfor statsbanerne den opfattelse, at leveringen stort-