

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

gerne medvirke til og har medvirket til, saa vidt vi har formaaet, at gøre Forholdene saa gode, som de under de nuværende Isforhold har kunnet blive. Her maa det dog ikke glemmes, at vort Isbrydermateriel har været for svagt og er for svagt til de Ismasser, som taarner sig op; det er noget, enhver kan se; og dette viser jo tydeligt, at skal vi have flere af den Slags Isvintre, maa der træffes andre og virkningsfuldere Foranstaltninger, hvis vi skal kunne holde Overfarten over Store Bælt saaledes, som jeg tror, at de allerfleste her i denne Sal og i Rigsdagen i det hele vil sætte ind paa, at den skal kunne holdes. Men der er jo ingen, hverken blandt de skiftende Regeringer eller her i Rigsdagen blandt private Forslagsstillere, der har stillet noget Forslag, som skulde stille Statsbanerne bedre rustede overfor en saa usædvanlig Issituation som den, vi nu har; og jeg tror at turde sige, at der er gjort, hvad der kan gøres af de Folk, der har staaet for den daglige Ledelse derude, og ogsaa af Statsbanerne indenfor de Rammer, de har haft indtil Dato til at skaffe sig Materiel. Jeg er glad for den Ros, der blev givet fra Forespørggerens (Holger Larsen) Side til det Mandskab, som har medvirket ved Overfarterne, men som imidlertid ikke med det Materiel, de har haft, har kunnet magte de Naturkræfter, som har sat ind. Thi saaledes er jo faktisk Forholdet, at det er Naturkræfterne, der har været for overmægtige.

Denne Issituation i Vinter er vel nok den voldsomste, vi har kendt — i hvor mange Aar tilbage, skal jeg ikke kunne udtale mig om; men i alt Fald er den værre end de Issituationer, vi har haft siden 1886; thi herom har jeg modtaget Indberetning. Selve Vinteren 1886 var en ret svær Isvinter. Den Gang havde Statsbanerne jo ikke andet end Hjulmateriel til Færgeoverfarterne. Der blev den Gang laant en Krydsskonnert „Absalon“ fra Marinen til Afbenyttelse under Isforholdene i Store Bælt; og fra den 2. til 27. Marts var Skibet i Fart over Store Bælt; og Færgefarten var standset 3.—23. Marts. Men Isforholdene har dog ikke den Gang været særlig slemme i Forhold til nu, saa vidt jeg har kunnet forstaa; thi jeg tror jo ikke, at Krydsskonnerten „Absalon“ har været et særlig stærkt Skib sammenlignet med de Færger, Statsbanerne nu ejer til Transporten over Store Bælt.

Der har været flere Isvintre, som har været slemme, men dog forholdsvis lette i Forhold til nu. Jeg skal nævne Vintrene

1887, 1888, 1889 og 1891, og saa kommer vi til Vinteren 1893, som der stadig har gaaet Rygter om skulde have været saadan en slem Isvinter. Men selv i Vinteren 1893 har der ikke været nogen erklæret Isbaadstransport; Færgeoverfarten bibeholdtes indtil den 12. Januar; og ved Isbryderskibe vedligeholdtes Overfarten dels mellem Korsør og Nyborg Havne og dels mellem Nyborg Havn og Iskanten ved Halskov Rev indtil den 6. Marts. Og ved Halskov Rev blev der saa benyttet Isbaade fra 19. til 26. Januar og den 13. Februar. Den 20., 23. og 24. Januar og 18. Februar var der paa Grund af Taage og Is ingen Forbindelse over Bæltet. Fra 3. Marts udførtes enkelte Ture med Færger; og fra 9. Marts genoptoges den planmæssige Forbindelse. Ved den Tid havde Statsbanerne begyndt at faa anskaffet Isbrydermateriel. De havde allerede tidligere anskaffet den lille Isbryder „Stærkodder“, som nu er overgaaet til Handelsministeriet; og de havde i 1890 anskaffet Isbryderen „Mjølner“, som endnu eksisterer, og som har en indiceret Hestekraft paa 800. Og senere i 1894, efter Vinteren 1893, blev Isbryderen „Tyr“ anskaffet, den, som ogsaa endnu eksisterer. I 1895 var der nogle Vanskeligheder, i 1897 lige saadan og ogsaa i 1900, 1907, 1909 og 1912, men dog af mildere Karakter. Vi kommer saa frem til Vinteren 1922, hvor foruden det Isbrydermateriel, som jeg før nævnte var anskaffet i 1894, og hvortil kom „Jylland“, der som Isbryderfærge ogsaa var anskaffet i 1894, og som ogsaa var paa 800 indicerede Hestekræfter, senere var anskaffet to Skruefærger, nemlig „Christian IX“ i 1908 med en samlet indiceret Hestekraft paa 2 260 og „Odin“ i 1910 ogsaa paa 2 260 indicerede Hestekræfter. I 1922 var der store Vanskeligheder ogsaa ved alle andre Overfarter ligesom i de foregaaende Vintre, jeg har nævnt, men da det her navnlig drejer sig om Overfarten Korsør—Nyborg, skal jeg nævne, hvorledes det forholdt sig der. Fra den 29. Januar til den 28. Februar var der uregelmæssige Overfartsforhold paa Grund af Isvanskeligheder; Hjulfærgerne maatte tages ud af Farten, og Isbryderne var sat ind; fra den 4. Februar til den 13. Februar maatte Skruefærgerne „Christian IX“ og „Odin“ helt udgaa af Farten, og fra den 15. Februar til den 17. Marts ligesaadan. I dette Tidsrum udførtes Sejlsadsen udelukkende af Isbryderfærgerne „Jylland“ og de tre Isbryderskibe, jeg har omtalt, og i øvrigt deltog de hele Vintrene i Overførslerne ved at assistere de to store Skruefærger, som allerede den Gang