

[Korsgaard.]

Skibsfart, vil der slet ikke kunne være Tale om, at den paagældende Isbryder kan undværes paa Store Bælt. Derfor tror jeg, det vil være et Fejlgreb at lægge den under Handelsministeriet. Jeg henstiller derfor meget stærkt til dem, der til sin Tid skal afgøre Sagen, at det bliver et Fartøj, som lægges under Statsbanerne. Naar man er tilbøjelig til at ville have det under Handelsministeriet fremfor under Ministeriet for offentlige Arbejder, hænger det vel noget sammen med, at man ikke gerne vil forøge Statsbanernes i Forvejen jo ikke alt for lille Underskud. Det synes jeg nu imidlertid faar være, hvad det være vil; hvis Landets Interesser kræver, at vi bygger et Skib til at være til Disposition under vanskelige Forhold for Store Bælts Overfarten, saa maa man tage dette Underskud med.

Men det er nu ikke alene det rent følelsesmæssige og det praktiske, der synes mig at pege i Retning af, at det bør være Statsbanerne, der skal have det paagældende Fartøj. Jeg synes nemlig ogsaa, man i høj Grad maa stille sig det Spørgsmaal: Skal det være en Isbryderfærge, eller skal det være en Isbryder i almindelig Forstand, altsaa et almindeligt Dampskib, der er konstrueret som Isbryder? Overfor dette Spørgsmaal maa man have klaret sig, om det, at man bygger Skibet som Færge, i og for sig betyder, at det i langt ringere Grad faar Evne til at være Isbryder, end hvis det ikke bygges som Færge. Falder Svaret ud i Retning af, at saadan er det: Et Skib, bygget som et almindeligt Skib, kan i en ganske anden Grad være Isbryder end et Skib, bygget som Færge, ja, saa maa jeg naturligvis erkende, at det vel nok vil være det rigtigste at se bort fra at bygge Skibet som Færge. Men hidtil har jeg ikke hørt nogen Udtalelse i den Retning; og forudsat, at det altsaa ikke er nogen afgørende Vanskelighed at bygge Fartøjet som Færge saaledes, at det lige saa vel kan bryde Is, som hvis det var bygget som almindeligt Dampskib, saa maa jeg afgjort holde for, at det bør være en Isbryderfærge, og dette af flere Grunde, men da navnlig den, at en Isbryderfærge i sig selv har den Evne at kunne overføre Vognladningsgods. Og det maa vi jo være klar over, naar vi drøfter Overfartsforholdene i Store Bælt og f. Eks. glæder os over, at det i hvert Fald i Almindelighed hver Dag lykkes et Skib at komme fra Knudshoved paa Fyn til Korsør og omvendt et andet Skib fra Korsør at komme til Knudshoved, at saa betyder dette med Hensyn til Transport af Gods overordentlig

lidt. Der kan derved føres Mennesker i betydelig Mængde over og saa naturligvis en Del Post og ganske enkelte Pakker, men med Hensyn til den almindelige Godstransport betyder det praktisk talt intet. Først naar vi kan faa Jernbanevogne over, begynder det ganske anderledes at klodse. Nu vil man nok sige: Ja, men det, som en Isbryder kan føre over, selv om den er bygget som Færge, er ikke saa svært meget. Nej vel, det er rigtigt, men det er sikkert en hel Del mere, end vi nu faar over, og navnlig vil det kunne gaa meget hurtigere med Indladning og Udladning, end det nu kan gaa, naar Godset skal føres over paa et almindeligt Skib. Ogsaa de smaa Ting har jo deres Berettigelse, og naar vi staar overfor vanskelige Forhold, mener jeg, at alene det, at det paagældende Skib kan tage en Del Vognladninger med sig, er en Realitet af virkelig Værdi. Nu forstaar jeg meget vel, at Hensigten er, at den paagældende Isbryder skal gaa foran de under almindelige Forhold gode Færger, som vi ellers har. Det er jo Planen; men den falder saa inderlig daarligt sammen med de Planer, man hidtil har praktiseret paa Store Bælts Overfarten. Det er vel virkelig Mening, at man til sin Tid skal gaa ind i en saadan Ordning, men det er dog et Spørgsmaal, som man for saa vidt ikke har Klarhed paa endnu, om det gaar. Det er i hvert Fald saadan, at man endnu ikke har set, at de store Færger er gaaet efter f. Eks. „Jylland“ paa et Tidspunkt, da „Jylland“ endnu kunde komme ind til Nyborg, saa det er dog vel et Problem, som staar hen i det noget usikre, om man gennem Konvoj kan faa de andre Færger frem. Jeg indrømmer gerne, at selv om vi kan det, vil den Overførselskapacitet, som vi kan faa ved et enkelt godt Skib paa Store Bælt, blive utilfredsstillende, men, som sagt, dog efter min Mening væsentlig mere tilfredsstillende ved en Isbryderfærge end ved en almindelig Isbryder. Som sagt, ogsaa dette Moment — idet jeg gaar ud fra, at en hel Del maa tale for, at det bliver en Isbryderfærge — synes jeg i høj Grad taler for, at det bliver Statsbanerne, der anskaffer den.

Saa kommer endelig endnu et Problem, og hvis dette kan besvares i Retning af, hvad jeg i alt Fald haaber, synes det mig ganske oplagt, at det maa blive Statsbanerne, der skal have Skibet. Det er Spørgsmaalet: Kan det lade sig gøre uden alt for uoverkommelige Merudgifter, være sig til Anskaffelse eller til Drift, at bygge en Færge, som, samtidig med at den i enhver Henseende er en god Færge, tillige er,