

Fra det Tidspunkt, da Ibrugtagningen af Lille Bælts Broen tilsteder direkte Toggang mellem Fyn og Jylland, vil det være ønskeligt at kunne overføre gennemgaaende Personvogne over Store Bælt i de vigtigste Forbindelser mellem Sjælland og de jyske Hovedlinier. En saadan Overførsel — uden Nedsættelse af Overførselskapaciteten for Godsvogne — vil kræve i alt 3 tresporede Færger til Store Bælts Overfarten, og man har derfor til Hensigt paa Forslag til Finanslov for Finansaaret 1933—34 at søge Bevilling til en tredje tresporet Færge til den nævnte Overfart. Ved en saadan Færges Indsættelse paa Ruten vil der tillige kunne opnaas en Begrænsning af Søarturenes Antal og forbedrede Overførselsmuligheder for saadanne Godsvogne, hvis hurtige Befordring er af særlig Betydning, f. Eks. Vogne med Stykgods og letfordærlige Varer.

Af de nuværende Færger ved Store Bælts Overfarten bør de to Hjulfærger „Kjøbenhavn“ og „Sjælland“ snarest udrangeres i den angivne Rækkefølge, idet det maa betragtes som uøkonomisk at vedligeholde disse Færger i tjenstdygtig Stand. Naar de foran omhandlede Nyanskaffelser og denne Udrangering har fundet Sted, vil der ved Overfarten, foruden de 3 tresporede Færger, være 2 dobbeltsporede Færger („Odin“ og „Christian IX“). Denne Bestand svarer til, hvad Driften nødvendigvis kræver, idet der den overvejende Del af Aaret vil mangle en af Færgerne paa Grund af Eftersyn ved Værft, Reparation og lignende, og der saaledes i Realiteten kun kan regnes med Tilstedeværelsen af 4 Færger, af hvilke een danner nødvendig Reserve og desuden ved Højtidere og lignende sættes i Fart som 4de sejlene Færge.

Tilstedeværelsen af den særlige Automobilfærge er i denne Forbindelse uden Betydning.

Paa Overfarten Gødser—Warnemünde haves der til Raadighed for de danske Statsbaner den dobbeltsporede Skruerfærge „Danmark“ og den dobbeltsporede Hjulfærge „Prinsesse Alexandrine“. Medens Dampfærger „Danmark“ er fuldt tidssvarende og velegnet til Overfarten, er Færger „Prinsesse Alexandrine“ ikke tilfredsstillende. Den er bygget i 1903 som enkeltsporet Færge og er senere forlænget uden Udvidelse af Kedel- og Maskinanlæg. Maskinkraften er derfor for svag i Forhold til Skibets Størrelse, og Færger kan kun holde Tid under særlig gunstige Vejforhold. Skibets Afbalancering mod Paavirkninger fra Ranging er efter Ombygningen til dobbeltsporet Færge mangelfuld, hvad der giver Anledning til vanskelig Ranging, som hyppigt medfører Forsinkelse til Skade for Rutens Omdømme. Hertil kommer, at Færger ikke har tidssvarende Passageropretning. For saa vidt Færger ikke indenfor et begrænset Aaremaal kan udskydes, vil det blive nødvendigt at anvende betydelige Beløb paa dens Vedligeholdelse.

I Betragtning af Overfartens Betydning for Forbindelsen mellem det østlige Danmark og det sydlige Udland, og for at Overfarten kan hævde sig i Konkurrencen med den svensk-tyske Færgeoverfart, maa det anses for nødvendigt, at der bygges en ny Færge af moderne Type til Overfarten. Bevilling til Bygning af Færger agtes søgt paa Forslag til Finanslov for Finansaaret 1932—33, men af Hensyn til Sagens hurtige Fremme ønsker man i Finansaaret 1931—32 en Bevilling paa 25 000 Kr. til Projektering af Færger.

Under Henviisning til foranstaaende tillader jeg mig herved at anmode det ærede Finansudvalg om til 3die Behandling i Folketinget af Forslag til Finanslov for Finansaaret 1931—32 paa mine Vegne at ville stille følgende Ændringsforslag, hvortil Finansministeriet har givet sin Tilslutning:

Til § 2 A. Statsbanerne. Til II. B. 5. Anlægsbudget. Udgift. Forøgelse af Statsbanernes Materiel.

Summen forhøjes med 25 000 Kr.

J. FRIIS-SKOTTE.

E. Lunn.