

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

fremstillede om Statens Forhold til Privatbanerne. For at der ikke skal opstaa Misforstaaelse paa dette Omraade, vil jeg gerne benytte den givne Lejlighed til at oplyse, at jeg, overensstemmende med de Udtalelser, jeg fremstillede ved Finanslovsforlaget's første Behandling, har foranlediget, at et lille Udvalg, der tæller Repræsentanter for de interesserede Parter, i det sidste Par Maaneder har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, og jeg har Grund til at tro, at det ikke vil vare saa forfærdelig længe, førend der kommer til at foreligge et positivt Resultat af de Overvejelser, der foregaar herom.

Jeg takker den ærede Forespørgger for den Lejlighed, han giver mig til at fremkomme med en Oversigt over Isvanskelighedernes Udvikling, hvorved jeg haaber at kunne bidrage til, at en Række Misforstaaelser, der er opstaaet, kan fjernes, og til, at man kan komme til Erkendelse af, at en Del af den Kritik, der har været fremstillet i Anledning af de Isvanskeligheder, Statsbanerne og Postvæsenet har haft at kæmpe med, har været uberettiget eller i hvert Fald urimelig.

Jeg maa for dette Punkts Vedkommende bede om Lov til at gaa lidt i Detailler, og jeg skal da begynde med at sige, at Isvanskelighederne paa Store Bælts-Overfarten antog en mere alvorlig Karakter den 17.—18. Januar, da Færgerne kun kunde gennemføre Sejladsen med ret betydelige Forsinkelser. Den 18. Januar anmodede Statsbanerne derfor Isbrydningsraadet om at faa „Storebjørn“ dirigeret til Store Bælt til Assistance. „Storebjørn“ ankom til Store Bælt den 20. Kl. 5 om Morgenen og gik straks i Gang med at assistere Færgerne. Statsbanerne maatte til Trods herfor allerede den 19. Januar aflyse Lyntogene, fordi man med de meget betydelige Forsinkelser, som alene skyldtes Isvanskelighederne, ikke kunde regne med blot nogenlunde regelmæssig Gennemførelse af Lyntogene, og en saadan regelmæssig Gennemførelse er en selvfølgelig Forudsætning for disse Togs Løb.

Foruden Assistancen til Statsbanernes Skibe ydede „Storebjørn“ i Dagene efter den 20. Januar Assistance til en Række andre Skibe i Store Bælt. Imidlertid voksede Vanskelighederne for Overfarten i den følgende Uge, saaledes at man den 28. Januar brugte indtil 7 Timer og den 29. Januar indtil 13½ Time til en Færgetur trods Isbryderhjælp. Den 29. Januar gik et Par af Færgerne endda fast i Isen, saaledes at

de rejsende maatte overføres til Isbryderen og føres i Land med denne under Forhold, der naturligvis i ingen Henseende, heller ikke for Statsbanernes Ledelse, var tilfredsstillende, men som, saaledes som Forholdene altsaa var og i Betragtning af det Formaal, hvortil Isbryderen var og er bygget, ikke kunde være anderledes.

Statsbanerne maatte derfor den 29. Januar aflyse Befordringen af Vognladningsgods og almindeligt Stykgods og maatte den 30. Januar, da der paa begge Sider af Store Bælt henstod op imod 500 Vogne til Overførsel, begrænse Befordringen til Personer, Ekspresgods og Brevpost.

Den 31. Januar om Formiddagen gik der igen en Færge fast i Isen; den maatte frigøres af Isbryderen og kom først til Korsør den næste Dag efter over et Døgn's Rejse. Samme Dag om Eftermiddagen blev „Storebjørn“ dirigeret bort fra Overfarten over Store Bælt til Aarhusbugten, og herefter var Statsbanerne nødsaget til at indstille al Trafik paa Store Bælts-Overfarten mellem Korsør og Nyborg. Men da Statsisbryderen nu arbejdede i Aarhusbugten, etablerede Statsbanerne den 2. Februar Færgesejlad's mellem Korsør og Aarhus, hvor Godsvognene, som det vil kunne huskes, blev taget i Land med Kran. Denne Overførsel af saavel rejsende som Gods blev fortsat i de følgende Dage med noget vekslende Overførselstid.

Den 6. Februar forsøgte man at lade Motorfærge „Freja“ afgaa fra Korsør til Odense; men Færge'n gik fast i Isen og maatte opgives at gaa til Odense. Den blev derefter dirigeret til Aarhus, hvortil den ankom efter 26 Timers Rejse. Færgesejlad's blev opretholdt mellem Korsør og Aarhus indtil den 8. Februar, da Statsisbryderen forlod Aarhusbugten for at frigøre Kulskibe til Hovedstaden. Derefter kunde Statsbanerne ikke længere opretholde Færgefarten mellem Korsør og Aarhus, som blev opgivet den 8. Februar om Aftenen. Fra nu af var Store Bælts-Overfarten helt indstillet indtil den 27. Februar, da det havde været Tøvejr i et Par Dage, og man, ogsaa under Hensyn til Strøm- og Vindforhold, turde vove et Forsøg paa Sejlads mellem Korsør og Knudshoved ved egen Hjælp.

Man dirigerede da Isbryderen „Fenris“ til Korsør fra Helsingør, hvor den midlertidig var sendt til Assistance for Skibe i den sydlige Del af Kattegat og den nordlige Del af Sundet og tillige til eventuel Assistance paa den eneste tilbageværende Overfart i Drift mellem Danmark og Udlandet, Over-