

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

farten Helsingør—Helsingborg. Den 27. Februar lykkedes det at etablere Overførsel mellem Korsør og Molen ved Knudshoved. Statsbanerne planlagde derefter Sejlads dels med Isbryderen „Fenris“ dels med Motorfærgen „Freja“ mellem Korsør og Knudshoved, idet man maatte anse det for ugørligt ved egen Hjælp at faa brudt Vej ind til Nyborg. Den 28. maatte de to Skibe imidlertid efter paabegyndt Sejlads vende tilbage henholdsvis til Korsør og til Knudshoved, dels paa Grund af meget stærke Isskrninger og dels paa Grund af tæt Taage. I de følgende Dage blev Sejladsen dog gennemført, og den 2. Marts sættes yderligere Dampfærgen „Odin“ ind paa Overfarten. Den 3. Marts blev der igen Vanskeligheder paa Grund af Isskrninger ved Knudshoved, men derefter er Farten gradvis udvidet. Den 7. Marts aabnedes for al Godsbefordring, den 9. Marts paabegyndtes Natsejlads, den 11. etableredes Nat-Hurtigtog med rejsende og Post og fra og med førstkommande Søndag paaregnes det, at Lyntogsfarten paa ny kan etableres.

Paa Kalundborg—Aarhus-Overfarten blev Sejladsen med stadig stigende Vanskeligheder opretholdt indtil den 8. Februar, da Isbryderen blev fjernet fra Aarhusbugten. Den 1. Februar var Skibet fra Jylland næsten to Døgn undervejs. Efter Opgivelsen af Aarhus sejlede man endnu den 8. og 9. mellem Kalundborg og Grenaa, men den 9. lykkedes det ikke Skibet fra Kalundborg at naa Grenaa, og den 10. Februar maatte man herefter opgive Sejladsen mellem Kalundborg og Jylland. Først den 3. Marts mente man at turde gøre nye Forsøg paa denne Rute, og det lykkedes at gennemføre Sejladsen, dog med Anløb af Ballen Havn paa Samsø i Stedet for Koldby, og siden da har man kunnet gennemføre Sejladsen, om end med en Del Forsinkelser. Fra den 9. Marts er Turene gennemført efter den almindelige Plan saa vidt muligt med Anløb af Koldby.

Med denne korte summariske Oversigt over Isvanskelighederne og deres Udvikling har jeg tilstræbt at vise Karakteren af de betydelige og i det lange Løb stadig stigende Vanskeligheder ved at gennemføre Sejladsen, men ogsaa at understrege, at Statsbanerne stadig under disse Vanskeligheder har gjort Forsøg paa at finde nye Udveje, naar det viste sig umuligt at opretholde en Overfart, og at overvinde Vanskelighederne ved og efter Genoptagelsen af Farten.

Ved Bedømmelsen heraf — og den ærede

Forespørger udtalte jo, at efter hans Opfattelse var der ikke handlet helt godt, ikke arbejdet helt tilfredsstillende —, ved Bedømmelsen heraf maa det tages med, at det er ubetinget nødvendigt for Statsbanerne, at Færger og Skibe ikke ved en for lang Opretholdelse af Overfarten og altsaa letsindig Brug eller ved for tidlig paabegyndt Sejlads i Isen bliver saa beskadiget, at Statsbanerne ikke har sin Flaade intakt, naar normale Forhold paa Overfarterne igen indtræder. Erfaringerne fra Isvinteren i 1929 og ogsaa de Erfaringer, der er gjort i den nu forhaabentlig overstaaede Isvinter 1940, viser, at en saadan Vintersejlads resulterer i meget betydelige ekstraordinære Reparationer paa Færgemateriellet med meget betydelige Udgifter hertil. Men ganske bortset fra Omkostningerne herved og de eventuelle særlige Vanskeligheder ved visse Istandsættelser, der kan følge af de øjeblikkelige Forhold, Valutaforholdene o. s. v., har man netop i Aar betragtet det som særlig paakrævet at have Færgerne og Skibene klare til at afvikle den store, ekstraordinært store Trafik, som man maa paaregne vil sætte ind, saa snart Isvanskelighederne opfører.

Jeg vil gerne have Lov til her parentetisk at indskyde den Bemærkning, at den ærede Forespørger for saa vidt har Ret, naar han nævnte, at Statsbanernes Forsyning med Brændsel var saa vel beregnet og vidnede om saa megen Forudseenhed, at der var Grund til at komplimentere derfor. Men naar den ærede Forespørger derefter vilde illustrere Karakteren af dette Forhold ved at sige, at Statsbanerne oven i Købet har haft Raad til at sælge lidt af sine Beholdninger til nødlidende, kan det ikke være urimeligt, at jeg paa ny gør opmærksom paa, at de Beredskabsbeholdninger, der findes her i Landet, er ikke Statsbanernes, det er Statens. De er opbevarede paa Statsbanernes Arealer, men de administreres ikke af Statsbanerne. De er ikke indkøbt af Statsbanerne, og Statsbanerne kan ikke uden videre disponere over dem. De er til Brug for Statens Institutioner, ikke blot for Statsbanerne.

Jeg nævnte, at „Storebjørn“ paa et givet Tidspunkt blev taget bort fra Store Bælt og senere fra Aarhusbugten for at kunne træde hjælpende til over for de Skibe, Forsyningsskibe og Eksporthkibe, der paa Grund af Isvanskelighederne var kommet i Nød, og som kun kunde hjælpes af en Isbryder af den Størrelse og med den Kapacitet, som „Storebjørn“ har. Det skete paa Trods af de tydelige Tilkendegivelser, der baade