

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

af de skiftende Regeringer og af de skiftende Rigsdage i 1928—29 og 1929—30 blev givet om, at „Storebjørn“ fortrinsvis skulde være til Hjælp for Statsbanerne ved Overfarterne enten i Store Bælt eller andre Steder, hvor Statsbanerne maatte have Brug for dem. Forholdet var imidlertid det, at paa det Tidspunkt, hvor „Storebjørn“ blev fjernet fra Overfartstjenesten, var Nyborg Fjord bundfrossen. Det var problematisk, om „Storebjørn“ kunde gøre nogen Nytte for Overfartstrafikken, og det var paa den anden Side af afgørende Vigtighed, at der blev aabnet Mulighed for, at baade vore Eksportskibe og de Forsynings-skibe, der var i Nød, fik Hjælp og kunde komme dels fra Havn og dels til Havn. Jeg gav derfor for mit Vedkommende Tilslutning til, at „Storebjørn“ blev taget i Brug til dette Arbejde.

Det har i den Tid, da Isvanskelighederne stod paa, været nævnt offentligt, at der var udkastet en Plan om Anlæg af en Automobilvej over Store Bælt. Det har været nævnt offentligt, at en saadan Automobilvej skulde kunne betyde en væsentlig Hjælp, og det har været nævnt, at Ingeniørregimentet skulde have haft Lejlighed til at undersøge Forholdene og Planen og skulde have sagt god for den.

Jeg vil i den Anledning gerne oplyse, at den 16. Februar blev der rettet en Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder om, at det maatte blive undersøgt, om der ikke var Mulighed for at etablere en saadan Autobilfart over Isdækket paa Store Bælt. Overvejspektøren blev straks anmodet om at gaa i Gang med Arbejdet, og ved foretagen Undersøgelse, der bekræftedes af De danske Statsbaners søfartssagkyndige, er det blevet oplyst, at Store Bælt under Isforhold er et meget vanskeligt Farvand. Der er to meget dybe Sejlrender med meget haard Strøm, der presser Isen op i Skrninger paa forskellige Steder, og selv om Isen under rolige Forhold paa Stedet tilsyneladende ligger fast, kan den pludselig bryde op, eller den kan smeltes fra neden af Strøm, som væsentlig skyldes Vindpaavirkning langt borte i Nord-søen eller Østersøen, og om hvilken man derfor ikke har og ikke kan have noget umiddelbart Indtryk paa selve Stedet. Ingeniørregimentet har, saaledes som det offentligt er meddelt, ogsaa beskæftiget sig med Sagen og er ogsaa af Overvejspektøren blevet anmodet om at deltage i Overvejselser af den rejste Plan. Ingeniørregimentet har i en Skrivelse af 22. Februar

med Oberst Friis's Underskrift erklæret, at Regimentet gerne vil yde sin Bistand til Løsning af den omhandlede interessante Opgave, men Regimentet ser sig ikke i Stand til at paatage sig noget Ansvar for dens Gennemførelse, og General Ramm, Generalinspektøren for Ingeniørtropperne, har i Tilslutning hertil erklæret, at han som Generalinspektør for Ingeniørtropperne ikke kan paatage sig noget som helst Ansvar for en Vej lagt over Isdækket paa Store Bælt. Dertil har Direktøren i Krigsministeriet sluttet sig, og da ogsaa Overvejspektøren for sit Vedkommende, i Overensstemmelse med Amtsvejspektøren i Svendborg, har fralagt sig ethvert Ansvar for Udførelsen af et saadant Arbejde og for en Transport af den Art over Store Bælt, maatte vi afvise denne Henvendelse.

Jeg har fundet det rigtigt at gøre disse Bemærkninger og meddele disse Oplysninger, fordi det, som sagt, offentligt er blevet paastaaet, at Ingeniørregimentet ikke blot har været med i Undersøgelserne, men at Ingeniørregimentet endog havde tilbudt at udføre Arbejdet og erklæret, at Planen var gennemførlig.

Der har endvidere i en Periode under Isvanskelighederne været rejst Spørgsmaal om, hvorfor Statsbanerne ikke etablerede en Isbaadstransport, og den ærede Forespørger var for sit Vedkommende ogsaa inde paa dette Spørgsmaal. Jeg vil gerne i den Anledning — idet jeg i øvrigt henviser til de Oplysninger, jeg nu lige har meddelt om de overordentlig vanskelige Forhold ved Færdsel over Isen i Store Bælt — udtale, at de Isbaade, Statsbanerne har liggende og holder ved lige, for at de eventuelt kan tages i Brug, naar der er rimelig Anledning dertil, vilde ikke, selv om man havde organiseret en Transport ved Hjælp af disse Baade, have betydet nogen nævneværdig Indsats i Bestræbelserne for at bekæmpe Isvanskelighederne. Hver Baad maa ikke gerne lastes med mere end ca. 1 t Gods. Baadene er ikke indrettede paa at tage Passagerer, og Overførsel af Passagerer ved offentlig Foranstaltning under saadanne Vilkaar og Forhold, som en Isbaadstransport byder, vilde i øvrigt ogsaa være sikker paa at blive Genstand for en overordentlig skarp og hensynsløs Kritik fra alle Sider. Hvad Godstransporten angaar, vilde Isbaadene altsaa kunne byde den Smule Hjælp, som det vilde være, at 40—50 Baade kunde overføre et lignende Antal Tons Gods. Jeg har været enig med Statsbanernes Ledelse i, at dette var af saa ringe Betydning, at man hellere maatte lade det være, under