

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

Hensyntagen til de vanskelige Forhold, den Fare, der er forbundet med at etablere Transporten, og den Kritik, man under alle Omstændigheder vilde blive udsat for, hvis man gjorde et Forsøg paa at bilde Befolkningen ind, at nu blev der etableret en Transport af Gods, der virkelig betød noget. At vi alligevel paa et sent Tidspunkt gik ind paa at udlaane nogle af Statsbanernes Isbaade til Fiskeriforeningerne i Korsør og Nyborg, har udelukkende sin Grund i, at paa dette sene Tidspunkt kom disse Organisationer og anmodede om Tilladelse til at laane Baadene, idet de tilbød at tage Ansvaret for deres Benyttelse, Ansvar for Udvælgelsen af kvalificeret Mandskab til at bestride den Transport, som man vilde benytte Baadene til. Men for Statsbanernes Vedkommende har der ikke paa noget Tidspunkt været nogen Tvivl om, at det var rigtigt ikke at iværksætte offentlig Transport ved Hjælp af Isbaadene.

Som Svar paa det Spørgsmaal, der har været stillet andetsteds, og som maaske vilde kunne ventes her: hvorfor har Statsbanerne saa bevaret Isbaadene, og hvorfor har de stadig holdt dem ved lige, skal jeg udtale, at det har Statsbanerne gjort af den gode Grund, at Isbaadene vilde kunne være nyttige baade til Stykgodstransport og Passagertransport, for saa vidt det Tidspunkt maatte indtræde, da man f. Eks. var i Stand til at gaa med Færge fra Korsør til Knudshoved, selv om der var lukket for Sejlads i Nyborg Fjord; hvis der var Mulighed for at føre Færger til Knudshoved, som det jo har vist sig der var, vilde Isbaadene være anvendelige, nyttige og gode Hjælpe-midler for Transport af Stykgods og Passagerer fra Iskanten og ind til Land. Derfor er de bevaret og vedligeholdt, det er den Opgave og alene den Opgave, der er tiltænkt dem.

Forespørgselen drejer sig jo ikke blot om Forholdene ved Statsbanerne, men ogsaa om Postbesørgelsen mellem Landsdelene, og jeg skal nu gøre nogle enkelte Bemærkninger herom. Efter de Erfaringer, som blev gjort i Isvinteren 1929—30, har Postvæsenet hver Vinter været beredt til at benytte de Muligheder, der maatte være for, naar Statsbanerne eventuelt blev hindret i at overføre Posten, at overføre denne ved Hjælp af Flyvemaskiner, og allerede paa et tidligt Tidspunkt af Efteraaret 1939 lejede Postvæsenet den efterhaanden noget sørgeligt berømte Landingsplads ved Marslev, saaledes at der efter den Overenskomst, der

blev indgaaet med Dansk Luftfartselskab, naar som helst kunde etableres Postflyvning fra Kastrup til Marslev. Denne Postflyvning blev udført sidste Gang den 3. Marts, da Statsbanerne delvis havde optaget Sejladsen, og den har altsaa været udført daglig i Tiden fra 30. Januar til 3. Marts bortset fra enkelte Dage, hvor al Flyvning var umulig paa Grund af daarlige Vejrforhold. Som Følge af Tøvejret i den sidste Del af Perioden blev Flyvepladsen i Marslev saa opblødt, at Landing nogle Dage var umulig, men disse Dage udførtes i Stedet for en Flyvning mellem Kastrup og Esbjerg, og Dansk Luftfartselskab har direkte etableret Forbindelse med Aalborg ved Benyttelse af to Condormaskiner, der ellers har gaaet i Udenrigsfart. Postvæsenet har benyttet sig af den derved givne Lejlighed til ogsaa at faa besørget Post paa denne Linie, og havde jo ogsaa i de allersidste Dage tilvejebragt en Ordning, saaledes at der ogsaa fandt Flyvning Sted til Esbjerg. Der er ved Hjælp af disse Flyveruter overført nogle Hundrede Personer daglig, naar Flyvning overhovedet var mulig. Der er overført op til 30 000 t Post om Dagen paa de Dage, hvor Vejret tillod Flyvning udført i nogenlunde ubegrænset Omfang.

Med Hensyn til Forbindelsen mellem det øvrige Land og Bornholm har der paa et givet Tidspunkt været rejst Spørgsmaal om direkte Postflyvning mellem København og Øen. Naar det ikke blev aktuelt, var det, fordi Landingspladsen ved Rønne efter alle samstemmende Udtalelser ikke har været anvendelig. Der blev derimod etableret Skibsforbindelse mellem Bornholm og Sverige fra 24. Februar paa en Rute Neksø—Simrishamn, og Posten til Bornholm er fra den Dato dels befordret med Tog Helsingør—Helsingborg og dels befordret med Flyvning til Malmø til videre Befordring til Simrishamn. Denne Forbindelse har været opretholdt siden, saaledes at man har haft Forbindelse med Bornholm via Sverige bortset fra Dagene 20.—23. Februar, da Sejladsen mellem Bornholm og Sverige var indstillet.

Det har forskellige Steder været nævnt, om det ikke i Stedet for at etablere Flyvningen mellem Kastrup og Marslev var rimeligt at etablere en Flyvning over den langt kortere Strækning Nyborg—Korsør Nor eller Korsør Nor—Marslev. Ogsaa dette har været Genstand for en Undersøgelse, der resulterede i, at det ikke har været muligt at gennemføre Planer herom, væsentlig fordi Dansk Luftfartselskab med Tilslutning af Luftfartstilsynet har udtalt,