

[Horn.]

hvorledes godstransporten nu og da har måttet aflyses. Godset kommer jo i ryk, det kommer ikke jævnt glidende fra dag til dag. Når disse ryk falder sammen med lignende ryk i automobiloverførslen, er det, vanskelighederne opstår. Så er det, visse blade føler sig beføjet til at tale om sammenbrud på Store-Bæltsoverfarten, hvilket ikke har noget som helst med virkeligheden at gøre, men er rent og skært sensationsmageri fra visse pressefolks side.

Vi behøver ikke at spilde tingets tid med en detaljeret gennemgang af enkelthederne vedrørende biltrafikkens udvikling. De enkelte tal, som den højtærede minister for offentlige arbejder nævnte her i sin fremsættelsestale, taler jo deres stærke sprog, og ser vi på statistikken over indregistrerede biler, ser, hvordan der kommer stadig større lastvogne, flere og flere påhængsvogne, og ser vi endelig på den stigende internationale trafik o. s. v., så ligger det helt klart, at der snarest muligt må skaffes et udvidet beredskab, sådan som forslaget jo også tilsigter.

Tilbage bliver så at tage stilling til, om det foreliggende lovforslag er den rigtige løsning, hvad vi altså mener det er, både fordi det er det mest hensigtsmæssige og økonomisk set det mest forsvarlige, derved at det dels åbner mulighed for nye udvidelser og dels kan gå ind i et eventuelt broprojekt til sin tid; jeg tænker på den måde, hvorpå tilkørselsvejene foreslås anlagt på begge sider.

Da vi ved, at der er delte meninger om den løsning, der her er stillet forslag om, vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger om de synspunkter, der har været gjort gældende overfor de forskellige løsninger, først overfor den såkaldte billige løsning, d. v. s. udvidelse af det bestående beredskab. Herunder måtte høre en udvidelse også af Kalundborgoverfarten og en tilskyndelse til udvidelse af den private Grenaa—Hunde-
sted overfart. Det sidste er formentlig i gang, hvorimod resultatet af statsbanernes stærke reklame for en større benyttelse af Kalundborgoverfarten ikke helt har givet det resultat, den burde have givet; det hænger vel sammen med, at den lange sejltid får mange til at vige tilbage. Vi må derfor se på den bestående Store-Bæltsoverfart, som

den nu engang er. Vi mener da, at de beskedne udvidelsesmuligheder her må være den reserve, man har at trække på, og som hurtigt eller hurtigere kan drages ind. Hvis det skulle vise sig, at de tre år, forslaget regner med, ikke skulle være tilstrækkelige til gennemførelse af det her foreslåede anlæg, så har man måske en vis mulighed for at kunne lempe noget på det ved at presse det bestående beredskab noget hårdere.

De to overfartsbyer så selvfølgelig gerne, at man tog den billige løsning med udvidelse af det bestående beredskab; det er såre forståeligt, men overfarten lader sig nu engang ikke indrette efter, hvordan man i Nyborg og Korsør helst ville have det. Lige så forståeligt er det, at der er skatteydere, der spejder efter de billige løsninger, og de er mange; alle vi udenfor selve overfarten har mere eller mindre vor egen mening om, hvordan det skulle klares. Jeg skal bare nævne en enkelt af disse løsninger, hvorom der i det sidste års tid er fremsat forslag i pressen, nemlig den, som „Jyllandsposten“ foreslog i sit nummer for 2. juledag 1953. Nu er der det ved det, at bladet i forvejen rundt omkring i de fynske byer havde annonceret om, at der kom noget særligt om Fyn i bladet for den dag, så det kan være svært at afgøre, om hensigten var at sælge bladet noget bedre, eller det var at give et bidrag til en løsning af problemet Store-Bæltsoverfartens fremtid. Det, bladet kommer til i denne artikel, går ud på, at man må se at begrænse liggetiden for færgerne, og så nævnes med en lang række detaljer, hvorledes man mener det kan gøres. De ting, man peger på, viste sig nu at være ikke videre gennemtænkte. Dertil kommer, at hele den lange søforklaring, som jeg vil kalde „Jyllandsposten“s artikel, har den fejl, at journalisten åbenbart ikke har haft øje for trafikmæssige problemer i almindelighed. Han har fuldstændig set bort fra, at Store-Bæltsoverfarten er et led i det europæiske trafiknet, og jeg går ud fra, at vi alle sammen er enige om, at det skal den fortsat være. Det er endda sådan, at Store-Bæltsoverfarten er et vigtigt led i hele det europæiske trafiknet; derfor må DSB naturligvis lægge sin overfart tilrette med hensyntagen til togenes forbindelse med hele det europæiske fastland — ligesom na-