

[Horn.]

turligvis også til Englandsforbindelsen; man kan ikke uden videre gøre op efter, hvor mange ture færgerne faktisk kunne sejle, hvis de udnyttedes til den yderste grænse.

Dernæst er der løsningen ved anlæg af flere færgelejer i overfartsbyerne, men også her mener jeg at de bemærkninger, der følger lovforslaget, rammer det rigtige, idet de peger på, at her er man faktisk lige ved at nå maksimum. Det er mit ganske bestemte indtryk efter snart mange års næsten daglig færden over Store-Bælt, at Nyborg fjord er belagt så meget som overhovedet gorligt, når der skal være blot nogenlunde rimelighed med hensyn til sikkerheden og en forsvarlig afvikling. Dette synspunkt underbygges jo også af de større eller mindre uheld, der har været ved sejladsen gennem de seneste år. Dertil kommer så de dårlige tilkørselsforhold i begge overfartsbyer. De passer jo mere til diligencernes tid end til atomkraftens; selvom de to byer har anstrengt sig af yderste evne for at gøre tilkørselsforholdene så gode som muligt, ved vi jo, at de er ringe.

Jeg skal ikke gå i enkeltheder i argumentationen mod den „billige“ løsning, men nøjes med disse få bemærkninger, som jeg mener kan holde overfor enhver kritik. Jeg vil derimod gå ind på det, der derefter bliver problemet, nemlig at finde frem til en aflastningsrute, hvilket jo må være den eneste forsvarlige løsning, indtil vi eventuelt kan bygge en bro.

Man kan her diskutere, om Halsskov—Knudshoved ruten er den rigtige, eller man skulle have valgt en af de skitserede nordligere ruter, og her vil jeg regne med at Hov—Refsnæs ruten vel måtte være den mest hensigtsmæssige. Jeg ved, at der fra de kredse, som arbejder med denne rute, er antydnet, at denne rutes oprettelse ville betyde en aflastning på 40—50 pct. for Store-Bæltsoverfarten, forudsat at de otte nordligste amter i Jylland og en væsentlig del af Sjælland ville benytte denne rute; det ville for automobilisterne fra disse egne være den billigste måde at komme over på. Men det er jo i almindelighed sådan, at biltrafikken ikke alene bestemmes af økonomiske forhold, og derfor tror jeg ikke, at tiden er inde til at bygge ruten over Hov—Refsnæs, men tror, at vi må bygge ruten

Knudshoved—Halsskov, som vil være mere hensigtsmæssig, og som tillige vil kræve mindre kapitalinvesteringer, idet man kan udnytte det til rådighed stående beredskab betydelig bedre med denne rute, end når det skal spændes videre ud. Det vil nemlig, selvom man bygger Knudshoved—Halsskov ruten, stadig være sådan, at der kan oprettholdes et væsentligt samarbejde med den bestående rute, således at DSB vil have mulighed for at gøre trafikken meget elastisk, som tilfældet er også i dag med det beredskab, man har.

Selvom motororganisationerne går ind for begge ruter — det er forsåvidt kedeligt, at de ikke har taget et klarere standpunkt til, hvilken af ruterne de foretrækker — går jeg ud fra, at de står fuldt og helt bag den rute, som her er foreslået.

Jeg har bemærket, at der blandt de sagkyndige indenfor færgefarten skulle være delte meninger om, hvorvidt det er muligt at besejle de nye færgehavne, og at man også har talt om faren navnlig ved Knudshoved ved isgang i Store-Bælt. Jeg går dog ud fra, at DSB har sikret sig en virkelig sagkyndig bistand ved forberedelsen af forslaget, således at denne vurdering kan lades ude af betragtning. Set umiddelbart fra et lægmandssynspunkt mener jeg heller ikke at vanskelighederne skulle være større, end at de kan overvindes; selvom jeg indrømmer, at strømmen selvfølgelig spiller en rolle i Store-Bælt, så er i hvert fald vindforholdene, som nogle af færgefolkene har påberåbt sig, ikke anderledes end ved Gedser, og i Gedser er der ingen vanskeligheder ved at manøvrere skibene ind. Disse betragtninger tror jeg derfor man kan se bort fra.

Knudshoved—Halsskov ruten har næsten ubegrænsede udvidelsesmuligheder og har tillige den fordel, at den i isvintre er betydelig lettere at besejle end den bestående rute. Der vil, såvidt jeg kan skønne, ikke være nogen som helst vanskelighed ved at holde sejladsen i gang selv i de strengeste isvintre efter de erfaringer, man gjorde i 1939—40, hvor man besejlede Knudshoved. Dertil kommer den tidsbesparelse, som nås ved denne rute, og som skønnes at være en halv time pr. dobbelttur. Det må man heller ikke se bort fra; vi ved, at tid er penge. Det er jo uhyre kapitaler, der investeres i