

[From.]

heden til at spørge, om man har benyttet samme fremgangsmåde ved Padborg, som man tænker anvendt her.

Efter disse spredte bemærkninger kan jeg på mit partis vegne tilsige en velvillig og fordomsfri behandling og tilsige vor positive medvirken til at skabe de bedst mulige og mest formålstjenlige overfartsforhold på Store-Bælt med de forbehold, som er fremgået af mine bemærkninger.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Vi er jo heldigvis ikke forpligtede til at tale i 20 minutter, og derfor vil jeg indskrænke mig, såvidt jeg kan, til nogle spredte bemærkninger, idet dette lovforslag jo ikke kommer overraskende, hverken for tinget, for offentligheden eller for pressen, for er der noget trafikproblem, der har været anskuet fra oven og fra neden og fra alle sidevinkler, er det vel det. Der kunne jo holdes lange taler om broer og tunneler, ikke-broer og ikke-tunneler, men efter min opfattelse er forholdet det, at trafikudviklingen kræver, at der gøres en relativt hurtig indsats, og vi fra mit partis side tør ikke tage ansvaret for på nogen måde at forsinke løsningen af den opgave, den højtærede minister her har stillet tinget overfor. Derfor skal jeg ikke beskæftige mig med detaljer, hvad man jo heller ikke gør ved sagens første behandling, men rent principielt give tilslutning til, at vi hurtigt får denne sag i udvalg og får begyndt at drøfte de mange detaljer, det her drejer sig om, for det er naturligvis en sag, der kræver en grundig udvalgsbehandling, også med hensyn til de mange spørgsmål, der har været rejst om andre eventuelle ruter, andre eventuelle muligheder, ting, som man naturligvis i udvalget må beskæftige sig indgående med.

Når der er trafikvanskeligheder ved Store-Bælt, er det naturligvis ofte bilerne, det er galt med; men jeg tror i og for sig, at det mange gange er lige så galt med overførslen af de mange godsvogne, der tavse står og venter, medens automobilisterne er knap

så tålmodige. Mange gange er det sådan, at virksomhederne i de erhverv, der skal bruge råvarer eller halvfabrikata, eller hvad det nu kan være, fra den modsatte side af bæltet, kører næsten på halv kraft, fordi automobilisterne har formået at få statsbanerne til at standse godstransporten et stykke tid for at tilfredsstille de mange, der ikke tier stille på samme måde som godsvognene. Der er jo mange forhold, der her gør sig gældende. Jeg kan nævne et morsomt tilfælde, som jeg synes er ganske illustrerende. En af mine bekendte, som driver en mindre erhvervsvirksomhed, skulle have transporteret en vare fra Sjælland til Fyn; han stod og skulle bruge den, den var afsendt fra stationen, hvor den skulle komme fra, og skulle også have været i Odense — det var der, det skulle foregå — men på grund af de vanskeligheder, jeg før nævnte, kom den ikke frem. Han ringede til statsbanerne, de var uhyre elskværdige og forstående og gjorde alt, hvad de overhovedet kunne, for at finde den pågældende vognladning, men den var nu altså placeret således i en togstamme, at det ikke kunne lade sig gøre at få den fri. Nu var manden frisk, han sagde: det er der ikke noget at gøre ved, så lejer jeg en vogn hos en vognmand. Så lejede han en vogn med anhænger og kørte over og hentede varen, og så kom den altså over på den måde; men nogen billig spas for den pågældende blev det jo ikke. Jeg nævner dette for at vise, at det ikke alene er automobiltransporten over bæltet, det er galt med, men i mange tilfælde også dette, at man ikke kan ekspedere godstransporten pr. bane på en tilstrækkelig sikker og glidende måde. Det nødvendiggør, at man her tager sagen op til løsning på en lidt større basis, end man måske ellers kunne fristes til.

Jeg går ud fra, at de nye lejer, der er tale om, bliver således konstrueret, at de almindelige færger kan gå ind i dem. Jeg tror, det vil være meget vigtigt, at man i nødstilfælde eller ved særlig stort pres på trafikken kan besejle dem med de almindelige