

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Tilfælde var Bundforholdene imidlertid daarlige, i nogle Tilfælde endda yderst slette.

Man kan maaske mene, at Statsbanerne burde undersøge dette, inden de meddelte Overslagsbeløbet, men Tegningerne til disse Broer og Gennemløb, der stammer fra Banens Anlæg, er ofte meget mangelfulde og siger intet om Broens Fundering eller om Bundforholdene, og Forespørgselen stilles paa et Tidspunkt, hvor der intet vides om, hvorvidt Afvandingsagen vil blive fremmet, og hvor Penge til Gennemførelsen af større Undersøgelser ikke foreligger, og ofte sker Forespørgselen ved et Møde til Statsbanernes lokale Repræsentant, der naturligvis pr. omgaaende kun kan give skønmæssige Oplysninger, og endelig er der fra det Tidspunkt, da disse Afvandingsager rejstes og det første Overslag blev givet, og indtil Arbejdets Afslutning forløbet mellem 3 og 4 Aar, det vil sige 3—4 Krigsaaer med meget betydelige Prisstigninger og stigende Materiale- og Folkevan-skeligheder.

Jeg finder det derfor ikke urimeligt, at den paagældende Landvindingssag, der jo gennemføres med stort Statstilskud, afholder alle de Udgifter, som dens Gennemførelse kræver, og at ikke en Del af Udgifterne — til Undersøgelser af Broens Fundering og af Byggegrunden — paalægges en anden Statsinstitution. Jeg vil gerne give det ærede Medlem Oplysninger om hvert af de 6 Arbejder, men jeg vil her nøjes med at fortælle lidt mere udførligt om Tilfældet Krogsgaard-Skalmstrup Aa, der blev særlig stærkt kritiseret.

Reguleringen af denne Aa var i 1941 af Hedeselskabet kalkuleret til 137 000 Kr. Den Del af Aareguleringen, der ønskedes bragt til Udførelse ved Statsbanernes Foranstaltning, har en Længde paa ca. 165 m. Statsbanerne havde selv ønsket kun at udføre Arbejdet 10 m til hver Side af Bandedæmningen. Udgifterne blev i Maj 1943 af Statsbanerne anslaaet til 80 000 Kr., men Banerne henledte ved et Møde i Landvindingsudvalget Opmærksomheden paa de ekstraordinært vanskelige Jordbundsforhold, der muligvis vilde medføre større Udgifter. Den Usikkerhed, der altid vil være i en Bedømmelse paa Forhaand af et Arbejde som det her omhandlede, fremgaar ikke alene deraf, at Arbejderne faktisk ikke har kunnet gennemføres til den anslaaede Pris, men tillige af den Omstændighed, at Hedeselskabet i 1938 selv mente at kunne sikre Jernbanebroen og Aaløbet for ca. 15 000 Kr. Under Arbejdets Udførelse viste det sig, at

Vanskelighederne ved Projektets Gennemførelse var næsten uovervindelige, idet Aabunden stadig skød op og væltede Spunsvæggene. Efter at Entreprenøren længe havde kæmpet med Vanskelighederne, tilraadede Statsbanerne i en Skrivelse af Marts 1944 til Arbejdsministeriet, at hele Arbejdet blev opgivet.

Motiveringen herfor var saavel Hensynet til Banens Sikkerhed som de forholdsvis smaa landbrugsmæssige Interesser, der er knyttet til Projektet. Det drejer sig ifølge Hedeselskabets Projekt kun om Forbedringen af 69½ ha Landbrugsjord. Statens Landvindingsudvalg har derefter stillet Sagen i Bero. Saafremt Aareguleringen skal gennemføres, maa Projektet ændres paa afgørende Punkter og vil dermed i høj Grad fordyres. Noget nyt Detailprojekt foreligger ikke, men Udgiften vil sandsynligvis blive af Størrelsesordenen 300 000 Kr. Jeg tror, det vil føre for vidt at gaa nærmere ind paa de øvrige 5 af det ærede Medlem fremdragne Tilfælde, men jeg er selvfølgelig villig til, hvis det ærede Medlem maatte ønske det, at tilstille ham de nødvendige Oplysninger.

Det ærede Medlem Hr. Rosendahl omtalte Togforbindelser med Vestkysten og nævnte, at der foruden „Vesterhavet“ kun fandtes et Hurtigtog fra Esbjerg om Formiddagen Kl. 11,25. Hertil skal jeg bemærke, at Lyntogene fortrinsvis, som allerede nævnt, er bestemt for langvejsrejsende, men dette er ikke ensbetydende med, at Lyntoget „Vesterhavet“ fortrinsvis medtager rejsende til og fra Strækningen Esbjerg—Ringkøbing, idet ogsaa rejsende fra Sønderjylland, f. Eks. Sønderborg og Tønder, og fra Midtjylland, f. Eks. Grindsted og Brande, maa siges at have lige saa lang en Rejsevej og derfor maa have samme Adgang til Lyntoget.

At Lyntoget i det omtalte Tilfælde har befordret en rejsende fra Nyborg til København, skyldes udelukkende, at man har ment at burde reservere et Par Pladser til rejsende fra Vestkysten til Nyborg, idet der jo her er Tale om en ikke saa helt kort Rejsestrækning, og disse Pladser er der selvfølgelig ingen Grund til at lade være ubenyttede fra Nyborg til København.

Med Hensyn til Togforbindelserne med Vestkysten skal jeg bemærke, at Lyntoget „Engländeren“ løber fra København hver Torsdag Kl. 17,25 og hver Lørdag Kl. 12,10 samt fra Esbjerg hver Fredag Kl. 10,35 og hver Søndag Kl. 8,15. Der er kun Dampskibsforbindelse til England hver Lørdag og fra England hver Fredag, og paa disse Dage løber „Engländeren“ fortrinsvis for Eng-