

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

med Benyttelse af Staapladsler. Efter en svensk Beretning om Trafikken i Paris og London regnes der dør med en Overbelastning paa 30—60 pCt.

Efter min Mening berettiger Trafikken paa S-Banen ikke til Udvidelse af Kørselen i Tiden mellem de saakaldte Myldretimer. Kørselen finder jo som bekendt Sted med 20 Minutters Mellemrum paa hver Strækning hele Dagen, og midt paa Dagen, hvor Togstammerne er mindre, afpasset efter det nødvendige Trafikbehov, er S-Togene ikke engang fuldt besatte.

De ærede Medlemmer Hr. Aage Fogh og Hr. Fuglsang omtalte et Projekt, som omfattes med megen Interesse i Svendborg Amt, nemlig Broforbindelsen fra Svendborg over Taasinge til Langeland, og de ærede Medlemmer ønskede Forarbejderne fremmet mest muligt, saaledes at Arbejdet til sin Tid kunde iværksættes uden Forsinkelser.

Jeg har haft Lejlighed til for nylig at sætte mig ind i Forholdene paa Stedet, og jeg forstaar meget vel de store Forhaabninger, som man i Svendborg og paa Taasinge og Langeland knytter til en saadan Broforbindelse. Man maa imidlertid erindre, at det her drejer sig om et Anlægsarbejde af de allerstørste Dimensioner og derfor et Arbejde, som er forbundet med de allerstørste Omkostninger. I 1939 var Udgiften anslaaet til 14 Mill. Kr., med det nuværende Prisniveau vil den utvivlsomt overstige 20 Mill. Kr. I Lighed med, hvad der har været Tilfældet med andre store Vejbroer her i Landet, bør et saadant Anlæg finansieres dels med Bidrag fra lokal Side og dels med Tilskud af Vejfondene. Men som Forholdene ligger i Dag, er der kun forholdsvis ubetydelige Midler i Vejfondene, hvorover der ikke er disponeret til anden Side, og jeg ser mig ikke i Stand til at udtale noget om, hvornaar der kan foreligge Mulighed for at disponere over et saa betydeligt Beløb, som her er Tale om, til et Formaal, som dog væsentligt kun har Interesse for en enkelt Landsdel, selv om denne er betydende.

Et Projekt, som denne Broforbindelse kræver til sin Udførelse naturligvis baade en ikke ringe Materiale-mængde og Indsats af en betydelig Arbejdsstyrke, saaledes at Paabegyndelsen i hvert Fald maa ligge et Stykke ud i Fremtiden, ja muligvis maa udskydes i en Aarrække. Det forekommer mig derfor tvivlsomt, om det vil være nødvendigt og rigtigt allerede nu at skride til en fuldstændig Detailprojektering, der i sig

selv vil koste ikke saa faa Penge. Jeg er i øvrigt overbevist om, at inden de finansielle og andre Vanskeligheder er endeligt løst, vil der nok senere blive den fornødne Lejlighed til Detailprojekteringen, uden at Arbejdet forsinkes derved. Der er nemlig allerede foretaget visse grundlæggende Forarbejder, idet Ministeriet i 1942 har godkendt Linieføringen for Forbindelsen samt Detailplaner for Brovejen ved Svendborg og Rudkøbing, ligesom der er foretaget en Række Strøm- og Bundundersøgelser i de paagældende Farvande.

Det ærede Medlem Hr. Poul Hansen (Kalundborg) omtalte Forholdene ved Postkontoret i Tranebjerg paa Samsø. Jeg er klar over, at Lokaleforholdene ved Postkontoret i Tranebjerg paa Samsø er utilfredsstillende, og da den nuværende Postbygning ikke egner sig til Ombygning eller Udvidelse, paatænkes det at opføre en ny Postbygning, naar Forholdene tillader det. Der vil dog i det kommende Foraar blive foretaget omfattende Istandsættelsesarbejder ved den nuværende Postbygning for i størst muligt Omfang at forbedre Forholdene, indtil en ny Bygning kan tages i Brug.

Det ærede Medlem Hr. Axel Berg bad mig se med Velvilje paa et Andragende, der vil fremkomme om Ydelse af Statstilskud til en Udvidelse af Snogebæk Havn.

Som det sikkert er det ærede Medlem bekendt, har Ministeriet i de senere Aar indgaaende beskæftiget sig med dette Spørgsmaal. Skulde der fremkomme et nyt Andragende — jeg skal om et Øjeblik omtale lidt nærmere de Andragender, der tidligere har foreligget —, vil det naturligvis blive underkastet den omhyggeligste Overvejelse.

Allerede i Slutningen af 1941 fremkom det første Andragende om Statstilskud til Gennemførelse af en Udvidelse af Snogebæk Havn, der var anslaaet til ca. 220 000 Kr. Dette Andragende blev, efter at Vandbygningsdirektøren havde udtalt sig om Projektet, forelagt for det af Ministeriet nedsatte Fiskerihavnsudvalg af 1941. Hverken Vandbygningsdirektøren eller Udvalgets Flertal kunde anbefale, at Projektet blev gennemført. Dette skyldtes navnlig, at der ud fra tekniske Synspunkter maatte næres Betæneligheder ved Projektet, bl. a. fordi der maatte regnes med en betydelig Risiko for, at Havnens Udvidelse vilde skabe Mulighed for Tilsanding i Læ af Havnen. Havnen er, som det vil vides, anlagt som en Ø-Havn, og der bestaar en