

Mommark-Banens Betydning for Forbindelsen mellem Sønderjylland og de danske Øer.

Kloppenborg-Skrumsager: Ogsaa jeg kan udtale min Tak for det her fremsatte Lovforslag. Ordningen af det sønderjydske Jernbanevæsen er jo ikke det mindste Spørgsmaal dernede. Naar det sønderjydske Jernbanevæsen er særlig vanskeligt at faa ordnet, saaledes at det kommer til at tilfredsstille til alle Sider, har det sine Grunde. Der har fra Begyndelsen hvilet som en uheldig Stjerne over Jernbanevæsenet i Sønderjylland. Første Gang der byggedes Jernbaner i Sønderjylland, kort efter Krigen i 1864, var man endnu ikke nær saa klog paa Jernbanevæsen, som man er blevet siden, og det endte derfor med, at man i Stedet for at lægge en Østkystbane fra Kolding ned til Haderslev og Aabenraa og videre Syd paa lagde en Bane ud i de, man kan godt sige, øde Egne — det er i hvert Tilfælde nogle af de mest ufrugtbare Egne, vi har i Sønderjylland. Man lagde Banen ud paa Højderyggen, hvor Jorden var billig og det var let at bygge, men hvor der ikke var mange Folk, som fik Gavn af den. Imidlertid kom denne Bane til at betyde meget for de tarvelige Egne, som den kom til at gaa igennem, og disse Egne har taget noget Opsving derigennem, det skal indrømmes; men Tegningen var fra Begyndelsen fejl, og derfor er det nu ikke saa let at faa en Ordning, som fuldt ud tilfredsstiller paa Østegnen. Jeg maa imidlertid, som det nu ligger, sige, at jeg vilde være tilfreds, om man besluttede sig til, at Hovedbanen bliver, hvor den er. Der er knyttet saa mange Interesser til den, at man vilde begaa Uret til mange Sider, hvis man nu flyttede den. Forslaget om en Østkystbane er desuden saa dyrt, at alle kan indse, at det ikke lader sig gennemføre for Tiden.

En uheldig Stjerne har hvilet over det sønderjydske Jernbanevæsen; det viste sig i Begyndelsen, og det har vist sig senere. Det næste, der skete, var, at Preusserne var ivrige for at bygge smalsporede Baner. Saadanne blev da ogsaa bygget i Sønderjylland, og det var Mening, at disse smalsporede Baner skulde slynge sig overalt om ikke just til hver Gaard, saa dog til hver By. Naar man blot fik disse Baner, var det godt, mente man, og saa byggede man disse mærkværdige Baner. Men det var et nyt Fejlgreb. Det viste sig ret hurtigt, at Banerne kun blev til Kval for Amtet, som drev dem. De har hele Tiden givet Underskud og Underskud i tiltagende

Grad — maaske med Undtagelse af de sidste Par Aar, hvor det er lykkedes ved Hjælp af Motorvogne at faa Forholdene noget bedre. Men i hvert Tilfælde er det saaledes, at som de Baner er blevet lagt, er der ingen Udsigt til, at de vil kunne blive brugt paa en saadan Maade, at de nogen Sinde vil kunne bære sig. Der er derfor mange i Sønderjylland, som er blevet meget betænkelige ved Privatbanerne. Nu ved vi nok, at naar vi bygger de nye Baner, faar vi normalsporede Baner; men det bliver dog ogsaa Privatbaner, for hvis Drift vi selv faar Ansvaret, og i mange Egne er man ikke alt for meget opbygget af det, idet man tænker tilbage paa de Erfaringer, vi har gjort med de smalsporede Baner.

Jeg vil nu haabe, at dette tredje Tag, som skal tages ved Jernbanerne i Sønderjylland, maa blive et lykkeligere Greb end det, man har gjort de to andre Gange. Man kan sige, at første Gang begyndte man for tidligt; man vidste ikke rigtigt, hvad man skulde lave, og derfor blev det forfejlet. Anden Gang, kan man sige, kom man for sent; Smaabanernes Tid var i alt Fald forbi kort Tid efter, at vi fik vore Baner bygget, og det viste sig, at det havde været et Misgreb. Det laa meget i, at efterhaanden kom Automobilene, som havde saa store Fordele overfor de langsomt kørende Jernbaner, at disse slet ikke kunde konkurrere med dem. Jeg vil haabe, at det, naar vi nu for tredje Gang skal tage alvorligt fat paa Banerne dernede, maa lykkes at faa noget godt ud af det. Jeg er ikke overbevist om, at det vil gaa for hurtigt, men jeg er overbevist om, at det er godt, naar det ikke gaar for hurtigt. Jeg tror nemlig, at man i vor Tid skal være meget forsigtig med Bygningen af sekundære Baner. Det viser sig, at Hovedbanerne har vedvarende deres Betydning, men naar man lægger Mærke til Regnskaberne fra de forskellige sekundære Baner, som drives som Privatbaner rundt om i Landet, vil man se, at disse mange Steder er behæftet med slemme Underskud. Dette gælder ikke blot de smalsporede Baner ovre hos os, men det gælder ogsaa Privatbaner herovre, ogsaa i gode Egne, at de giver Underskud. Naar man ser dette, bliver man betænkelig, og det er der ogsaa nogle, der er i Sønderjylland. Jeg tror, at naar vi nu skal til at aflaste det gamle Jernbanevæsen, hvilket bliver Følgen, naar der skal bygges nye Baner, vil der være meget af det gamle, som maa erstattes med gode Veje, og jeg er ikke overbevist om, at sekundære Baner i Fremtiden vil kunne blive ved at spille