

[J. P. Nielsen.]

ønsker at gøre opmærksom paa, at en Del af disse Folk er forflyttet fra det gamle Land ned til Sønderjylland dernede ved Grænsen, og for alles Vedkommende gælder det, at de har levet sig ind i Befolkningen, alle har de været tilfredse, og Befolkningen har været tilfreds med dem; naar de nu skal rykkes op derfra, er jeg sikkert i Overensstemmelse med hele Befolkningen paa Broager og i de Kommuner, der rammes heraf, naar jeg henstiller til Ministeren at tage det videst mulige Hensyn til dem, naar de nu skal forlade os grundet paa, at Banen Skelde—Vester-Sottrup nedlægges.

Chr. Ernst Christensen: Forslagets Hovedbestemmelser indeholdes alle i dets § 1, hvis første Stykke bemyndiger Ministeren for offentlige Arbejder til at nedlægge Banestrækningerne Torsbøl—Padborg og Vester-Sottrup—Skelde, medens der i andet Stykke søges Lovhjemmel til at erhverve Amtsbanen Sønderborg—Mommarmark, lade anlægge en Forbindelsesbane fra Statsbanegaarden til Amtsbanegaarden i Sønderborg og drive den saaledes ombyggede og forlængede Bane.

Ved en Sammenkædning af disse to Stykker i § 1, Nedlæggelsen af de to Baner og Ombygningen af Alsbanen til Statsbane, kunde det se ud, som om Oplandet for de to Baner, der skal nedlægges, kom til at betale for den nye Statsbane over Als. Jeg tror ikke, dette er Tilfældet; det store aarlige Underskud ved disse Baners Drift vilde sikkert inden ret længe have ført til Nedlæggelse af dem.

Udbygningen af den smalsporede Bane fra Sønderborg til Mommarmark og Forbindelsen over den nye Vej- og Jernbanebro er en Frugt af den sønderjydske Jernbanekommissions Arbejde. Dennes Hovedopgave var at undersøge de bestaaende Amts- og Statsbaner, fremsætte Forslag om mulige Udvidelser og Ændringer af disse Linier og Forslag om nye Linier, der tilsigter en bedre Forbindelse mellem Landsdelens forskellige Egne og med det øvrige Land. Det var Hovedopgaverne, og alle Hovedsynspunkter er forenede i den her foreslaede Forbindelse, der paa en god Maade forbinder Landsdelens forskellige Egne med hinanden og med det gamle Land. Forbindelsen fra det sydlige Sønderjylland, fra Tønder og Tinglev over Sønderborg og videre over Mommarmark og Faaborg til de danske Øer og Hovedstaden. Et Blik paa Kortet viser en saadan Linies Nødvendig-

hed. Den forkorter Afstanden til Hovedstaden med henved 100 km for disse Egne, og den gennemførtes enstemmigt i Kommissionen og enstemmigt i Rigsdagen.

Jeg skal her gøre opmærksom paa, at Staten slipper meget billigt til denne gode Forbindelse. Den sønderjydske Jernbanekommission var i 1922 stemt for en Forbindelse tværs over Øen Als til Fyns Hav med Anlæg af en Færgehavn og Færgeforbindelse fra Fyns Hav over til Bøjden og videre til Faaborg. Men denne Forbindelse blev ikke til noget, fordi Ø. K. greb ind og etablerede en Færgeforbindelse mellem Faaborg og Mommarmark, der senere fik Tilslutning til Amtsbanen til Sønderborg. Staten slap herved for store Anlægsudgifter og en betydelig økonomisk Risiko, idet Faaborg—Mommarmark-Ruten først maatte indarbejdes, Forbindelserne maatte først lidt efter lidt skaffes mellem Sønderjylland og det gamle Land, og især i Begyndelsen var Trafikken svag, medens den nu er bedre.

For Als vilde Linien over Sønderborg, Augustenborg og Fyns Hav have været at foretrække for Linien Sønderborg—Mommarmark, fordi Nord-Als og Syd-Als vilde have haft lige langt til Banen, og den vilde have medtaget den meget betydelige Plads Augustenborg; Augustenborg og Nord-Als vil jo ved den foreslaede Bane, som det ærede Medlem Hr. J. P. Nielsen allerede har nævnt, ikke faa saa gode Forbindelser som Syd-Als. Men jeg forstaaer, at det vil være vanskeligt at inødekomme de Ønsker, der er fremkommet fra Augustenborg, da en Linie fra Augustenborg til Mommarmark ikke vilde blive netop en lige Linie, og Terrænet er ogsaa vanskeligt. Men kan der tages et Hensyn ved, at man holder Banen gennem disse Egne i Drift saa længe som muligt, vil jeg være meget glad for det.

Men denne Plan, altsaa Forbindelsen over Fyns Hav, maatte henlægges, da Færgeforbindelsen Faaborg—Mommarmark var en Kendsgerning.

Hele Forskellen mellem det foreliggende Forslag og den vedtagne Lov af 29. Marts 1924 er den, at nævnte Lov gælder en normalsporet Privatbane med 60 pCt. Statstilskud til Anlægskapitalen, denne anslaaet til 2,6 Mill. Kr., altsaa rundt regnet 1,6 Mill. Kr. for Statskassen, medens den virkelige Udgift ved de i § 1 nævnte Foranstaltninger med en Statsbane nær knyttet til den bestaaende Linie fra Sønderborg til Mommarmark vil beløbe sig til 1 850 000 Kr. Men Staten sparer mange Penge ved Nedlæggelse af de urentable Linier.