

### [Ministeren for offentlige Arbejder.]

det ærede 10de Medlem for 1ste Kreds (Ch. Petersen), der udtalte Haabet om, at der vilde blive vist Forstaaelse overfor de Tjenestemænd, som nu skulde forflyttes og eventuelt maatte sælge deres Huse, at der vil blive vist dem al den Forstaaelse, som er forenelig med Loven — det kan det ærede Medlem være forvissat om.

Det ærede 2det Medlem for 1ste Kreds (Ellinger) — det gælder ogsaa til Dels det ærede 8de Medlem for 5te Kreds (Lausten) — mente, at Lille Bælts Broen fuldstændig eller i hvert Tilfælde i meget høj Grad vilde ødelægge Trafikken over Faaborg—Mømmark. Det er jeg nu ikke saa sikker paa. Selv med en Lille Bælts Bro og den hurtigere Befordring, som denne Bro giver, vil det alligevel være en betydelig kortere Rejse for Alsboerne og Sønderborgboerne at benytte Ruten Faaborg—Mømmark, og det er dog Rejsehastigheden, der spiller Hovedrollen. De Herrer vil ved at se paa et Kort over Sønderjylland kunne se, hvor afsides Sønderborg vilde komme til at ligge, hvis den kun havde Forbindelse over Lille Bælts Broen. Jeg gør ogsaa opmærksom paa, at den lokale Trafik mellem Sønderjylland og Fyn altid vil have sin Betydning; man skal i det hele taget ikke ringeagte den lokale Trafik. En lille Ø som Ærø har f. Eks. vistnok 3 forskellige Dampskibsforbindelser, som løber 4—5 Gange om Dagen. Der er en Trafik mellem Øerne og en lokal Trafik, som man aldeles ikke maa ringeagte, og som i Virkeligheden er den, der hidtil har baaret den Forbindelse. Men hertil kommer, at der bliver sat gode, gennemgaaende Vogne ind mellem Nyborg og Tønder, saaledes at Folk bliver fri for Omstigning undervejs; det skal nok bevirke, at Ruten bliver af betydelig større Værdi, ogsaa økonomisk, end den har været hidtil. Statsbanerne har ikke i sine Overslag regnet med denne Forøgelse. Vi har nøgternt paa Grundlag af, hvad der i Øjeblikket eksisterer af Trafik, anstillet vore Beregninger, hvorefter det vil være muligt for Statsbanerne at drive Mømmark-Banen med et Driftsunderskud af 1 500 Kr., altsaa praktisk talt med Balance, heri inkluderet noget over 30 000 Kr. til Afskrivning, altsaa det, som det ærede 8de Medlem for 5te Kreds (Lausten) kaldte Henlæggelse til Reservefonden, og som ikke var inkluderet i de Tal, han opgav mig.

Det ærede 8de Medlem for 5te Kreds var inde paa, om Sønderborg Amt gjorde klogt i at gaa ind paa den Overenskomst, der her er sluttet, hvorledes Forholdene

laa med Hensyn til Banernes Driftsunderskud o. s. v. Men det er noget, jeg ikke kan diskutere med det ærede Medlem. Det maa Sønderborg Amt selv om. Sønderborg Amt ejer selv sine Baner, er selv Herre over dem og har staaet overfor Valget mellem 3 Maader at gaa frem paa: enten at fortsætte paa det nuværende Grundlag eller at faa Hjælp til Moderniseringsforanstaltninger eller endelig at skride til den Ombygning, der er hjemlet i Henhold til Loven af 1924, ifølge hvilken Staten skulde deltage i Udgifterne med 60 pCt. af de 2½ Mill. Kr., det drejede sig om. Mig bekendt har Sønderborg Amt en Gæld paa 3 Mill. Kr. at forrente, et Beløb, som nu formindskes noget, dels ved, at Staten overtager for ¼ Mill. Kr. af de i Banerne bundne Værdier, dels ved Realisation af de Værdier, som Banen fra Sønderborg til Nordborg repræsenterer. Man regner formentlig med at kunne bringe Gælden saa betydeligt ned, at en Likvidering vil være det rimeligste, og naar Amtet vælger Likvidering, vil dette for at skaffe Pengene blive nødt til selv at overtage Rutebilerne.

Under sine Overvejelser er Sønderborg Amt altsaa kommet til det Resultat, at det vil være fordelagtigere at bevare Sønderborg—Mømmark Banen som en moderne, bredsporet Bane, fremfor at vælge det, som er det dyreste Alternativ, at benytte Loven af 1924. Jeg gaar ud fra, at alle de Beregninger, Sønderborg Amtsraad har anstillet, har ført til, at det saa sin Fordel i at slutte denne Overenskomst, og der er da ogsaa, saa vidt jeg forstaa, blandt alle dem, der har Interesse i Forholdene paa Als og i Sønderborg Amt, Tilfredshed med den foreslaede Løsning som den efter Omstændighederne bedst mulige.

Det ærede 2det Medlem for 1ste Kreds (Ellinger) var noget inde paa Spørgsmaalet private Rutebiler contra Statsbanerutebiler, og det ærede 6te Medlem for 6te Kreds (Thomas Larsen) sagde, at hermed havde Venstre ikke givet principiel Tilslutning til, at Statsbanerne overtager Rutebiler. Jeg skal slet ikke komme ind paa en principiel Drøftelse af dette. Statsbanerne har ikke bedt om en Lovbestemmelse, som giver dem en Særstilling, men jeg maa hævde, at Statsbanerne har Ret til at operere indenfor den bestaaende Rutebillov. Ifølge den bestaaende Lov har Amtterne Bevillingsretten, og der er intet, der forbyder et Amt at drive sine Ruter selv, lige saa lidt som der er noget, der forbyder et Amt at give en Bane Koncession paa at drive Automobilruter, hvis man mener, at det er det heldigste for Egnens