

## [Aksel Larsen.]

bedre Kørsel og derved udnytte Faaborg—Mommarmark Færgerutens Kapacitet fuldt ud.

Det kan ikke være rimeligt at stille Ændringsforslag til dette rent almindelige Forslag, det overlader jo alt nærmere til Ministeren; men jeg vil saa i alt Fald henstille til Ministerens Overvejelse, om man ikke lige saa godt kan tage Skridtet fuldt ud med det samme og gøre det Personale, man overtager sammen med Færgeruten, statsansat paa samme Vilkaar, som det øvrige Statsbanepersonale i tilsvarende Stillinger i enhver Henseende har. Jeg kan ikke indse, hvorfor de skal have nogen Særstilling; jeg ved vel, at man er opmærksom paa, at de ikke skal faa det ringere o. s. v., men jeg synes, Forholdet bør ordnes med det samme.

Det var saa at sige de anbefalende Bemærkninger. Men saa har jeg en Ting til, der skal siges. Den Maade, hvorpaa denne Sag er blevet rejst, er paafaldende; den er blevet rejst derved, at A/S Mommarmark Færge, som er et Datterselskab af Østasiatisk Kompagni, kommer og siger: Nu vil vi ikke mere; Færgen har givet Underskud nogle Aar, vi gider ikke drive den længere; vi har ikke Raad til at dække det Underskud o. s. v.; nu standser vi; ønsker Samfundet at bevare Færgeruten, maa Staten overtage den. For dem, der ikke tænker dybere over Tingene, synes det naturligt, at et privat Aktieselskab stiller sig saaledes; men ser man dybere paa Tingene, kommer man til et andet Resultat.

Denne Færgerute er startet kort efter Genforeningen paa Østasiatisk Kompagnis Initiativ, og utvivlsomt skete det, fordi man mente, at der var Forretninger at gøre. Det var vel heller ikke uden Forbindelse med visse Grundspekulationer i Sønderjylland fra privat Side, og heri havde man en ikke uvæsentlig Baggrund for visse Begivenheder i Paasken 1920. Da først Færgeruten var startet, viste det sig, at Jernbanetilslutningen var mildest talt miserabel. Der maatte gøres noget, og man byggede den, saa vidt jeg ved dyreste Jernbanestrækning, der nogen Sinde er bygget i Danmark, over Allsundbroen gennem Sønderborg By til Mommarmark. Jeg har ikke noget imod, at den er bygget, men hvis denne private Færgerute ikke var etableret, vilde man ikke have bygget den kolossalt dyre Jernbane, den storslaaede Allsundbro og den dyre Jernbane gennem Sønderborg By. Jeg har ikke Tallene for, hvad det kostede at bygge

denne lille, korte Jernbanestrækning, præsent, men den var meget dyr.

Alt det blev gjort, for at der kunde blive Jernbanetilslutning til Mommarmark-Færgen; men det var for saa vidt ogsaa Forudsætningen, at Mommarmark-Færgen kunde blive en Forretning for Østasiatisk Kompagni. Staten investerede altsaa et kolossalt Antal Millioner, for at det kunde betale sig for Østasiatisk Kompagni at drive den private Færgerute. Det kunde alt sammen være Østasiatisk Kompagni vel undt; Færgen har gjort god Tjeneste i den forløbne Tid. Men nu siger man, at man ikke vil mere, saa skal Staten sidde med Sorteper. Maaske er der ikke noget at gøre ved det, Staten er i en Tvangssituation og er nødt til at overtage Ruten. Men det skal bemærkes, at det er paa den Maade, det lovsungne private Initiativ optræder i dette Land.

Det er Hensigten at købe denne Færge for ca. 1/2 Mill. Kr. Nu er Færgen imidlertid i Foretagendets Regnskab bogført til en Værdi af 1 Kr. — mere er den ikke værd efter Selskabets Mening. Jeg kan ikke faa i Hovedet, at det skal være rimeligt, at Staten skal betale 1/2 Mill. Kr. mere, end den er værd efter Selskabets Bøger. Naturligvis, naar man kigger paa Færgen, kan man nok se, at den er meget mere værd end 1 Kr., som Selskabet har vurderet den til. Jeg skulde tro, at en saa kolossal Afskrivning paa Skibe, der er meget mere værd, har en visskattemæssig Betydning, og at den sparer adskilligt i Skat. Man siger, at Ruten ikke giver Overskud, den giver Underskud, det gaar ikke an. Ja, anvender man en væsentlig Del af Indtægten til Afskrivninger, kan man nok forvandle et Overskud til et Underskud.

Man maa tænke lidt over Sagen; enten skal man ikke give en saadan Pris for Færgen, eller ogsaa skal man overveje, om det overhovedet er nødvendigt at købe den. Færgen er ikke mere tidssvarende til Overfarten, dersom Overfarten skal blive til noget. Tager jeg ikke fejl, raader Statsbanerne over en hel Del Færger, som efter Ombygning er særdeles velegnede til at betjene Ruten. Der er nedlagt sekundære Færgeruter, over Lille Bælt, Storstrømmen og Oddesund. Jeg skulde tro, at Statsbanerne raader over egnet Færgemateriel. Jeg mener endda at have læst i noget Materiale fra Statsbanerne, at dette er Tilfældet, og at man forbereder at sætte det ind, naar den nuværende Færge, som Staten ellers skulde overtage, ikke mere kan. Skulde man saa ikke overveje at tage det Materiel, Statsbanerne har, ombygge det og modernisere det og paa den