

[Jørgen Otsen.]

kortere Tid end over Tinglev og Fredericia; og Rutens naturlige Potentiel baade af Gods og Passagerer fra disse Egne er ikke blot fra Sønderborg og det sydlige Als, men fra hele Øen Als og Sundeved, helt til Graasten.

Det er mig en personlig Glæde, at vi ikke skal miste denne Forbindelse, og jeg knytter endda et Haab om en Forbedring af Forholdene til Statens Overtagelse af den.

Naar Sydfynske Jernbaner efter derom for længst truffen Overenskomst senest i 1949 ogsaa overtages af Staten, skulde det rent administrativt være den letteste Sag af Verden at faa lagt en Køre-, henholdsvis Sejlplan for denne Rute, saa der skabes en hurtigere Forbindelse med Landets Hovedstad. Det skulde paa en Strækning af ca. 56 km mellem Faaborg og Nyborg, hvor det er tilladt at køre med en Hastighed af 70 km i Timen, nok kunne lade sig gøre at indsætte nogle gennemgaaende Tog eller Motorvogne, som kun holder ved enkelte af de større Stationer, og som kan gøre Turen paa adskillig kortere Tid end de 1 Time og 24 Minuter, som den nu tager selv med de Tog eller Motorvogne, som kun holder ved en halv Snes af de i alt 15 Mellemstationer paa denne Strækning.

Det er naturligvis ikke her paa sin Plads at komme nærmere ind paa de sønderjyske Landsdeles øvrige trafikale Ønsker, men jeg kan dog ikke undlade at fremhæve Ønskeligheden af, at der snarest, som det har været nævnt i vore Aviser, indsættes en gennemgaaende Pladsvogn fra Padborg—Tinglev til København, og at der ligeledes skabes en nem og hurtig Skinnebusforbindelse mellem Sønderborg og Tønder, en Forbindelse, der selvsagt ogsaa kan faa stor Betydning for Mommarmark-Ruten, hvis der over den skabes en god Forbindelse med Hovedruten over Store Bælt. Glædeligt er det ogsaa, at Motorekspresstoget „Nordpilen“, der gaar mellem Frederikshavn og Padborg, snart kan ventes genindført, og at der stadig væk arbejdes paa Dobbeltsporet Lunderskov—Padborg.

Jeg har forstaaet, at Jernbaneetaten har været betænkelig ved at overtage Mommarmark-Ruten, vel fordi man frygter, at den fortsat skal blive et Underskudsforetagende, og man fra Administrationens Side vil vaske sine Hænder med Henblik paa, om denne Antagelse skulde holde Stik. Jeg tror, at det ved en fornuftig Udnyttelse af alle Muligheder og ved rimelige Forbedringer i Køre- og Sejlplanerne i Forbindelse med en fornuftig Tarifiering af Gods-

befordringen — der spares dog ad denne Vej mange Kilometer Befordringslængde for alt Gods fra vor Egn til Øerne — vil være muligt at gøre Ruten endog særdeles rentabel.

Det er oplyst over for mig, at der aarlig befordres ca. 2 800 Godsvogne ad denne Rute, deraf de 1 800 fra Mommarmark. Af Stykgods er der befordret 500 Vognladninger aarlig i hver Retning. Om Persontrafikken har jeg ingen nøjagtige Tal, men hvis jeg ikke tager fejl, er der i en enkelt Sommermaanede i 1945 blevet befordret ca. 15 000 Passagerer mellem Mommarmark og Faaborg og omvendt.

At der ikke paa nuværende Tidspunkt kan indsættes en ny Færge, som er haardt tiltrængt, maa man bøje sig for — den vilde vel koste et Par Millioner Kroner —, men jeg haaber, at man fra De danske Statsbaners Side ikke vil tøve med at anskaffe en ny og mere moderne indrettet Færge, saa snart Forholdene tillader det. Den gamle Færge har mange Mangler. Den byder kun de rejsende faa Bekvemmeligheder. Bl. a. er Kommandobroen og Salonerne anbragt saa lavt, at høje Godsvogne ikke kan køres ind under dem, men forsigtigt maa lempes ind paa Fordækket, et Arbejde, der kræver Paapasselighed og megen Tid. Dette vilde en ny og noget større Færge let kunne bøde paa, rent bortset fra at en øget Kapacitet i Forbindelse med den transkontinentale Trafik vilde bidrage meget til Rutens Rentabilitet.

Det maa selvsagt være en Opgave for Statsbanerne at gøre denne Rute saa behagelig for de rejsende som vel muligt. Ved Sommertid er Turen fra Sønderborg til Nyborg en af de skønneste og afvekslingsrigeste, man kan tænke sig, og turistmæssig set har denne Rute altid nydt stor Yndest. Naar Verden først er faldet i Lave igen efter Krigsaarenes ødelæggende Hærgen, vil det turistmæssige Samkvem Landene imellem sikkert paa ny blomstre op, og da vilde det være helt forkert, dersom ikke ogsaa denne Rute var saa tillokkende for de fremmede, at de gerne benyttede den.

Naar A/S Mommarmark Færge og Østasiatisk Kompagni nu har ment ikke at kunne fortsætte — det hævdes, at Selskabet har tabt en Million Kroner paa denne Rute —, tror jeg dog, jeg har hele Befolkningen bag mig, naar jeg fra dette høje Tings Talerstol bringer Selskabet og Kompagniet en hjertelig Tak for den Indsats, der er ydet i de 25 Aar, Mommarmark-Ruten har været opretholdt. Har Driften ikke været