

[Jørgen Otsen.]

lukrativ, saa har den Indsats, der er ydet, alligevel været af meget stor Betydning. Ikke mindst nationalt var det paaskønnesværdigt, at denne Rute saa hurtigt kom i Gang. Efter 56 lange Aars Adskillelse fra Moderlandet var det simpelt hen en bydende Nødvendighed, at der hurtigt skabtes Mulighed for et nemt og frugtbringende Samkvem med Moderlandet. Var Ruten gaaet ind, vilde Befolkningen have følt det, som om en af Livstraadene var blevet klippet over. Det glæder mig, at den højtærede Trafikminister ogsaa er klar over de nationale Grunde, der taler for Rutens Opretholdelse.

For Sønderborg Bys Vedkommende er Rutens Opretholdelse af vital Betydning. Efter Krigen i 1864, da de sønderjyske Købstæder blev afskaaret fra Danmark, stagnerede de i Udvikling og Folketal, medens Byerne Nord for Kongeaaen kom ind i en Blomstringstid. Efter Genforeningen blev Billedet et helt andet. Vore sønderjyske Byer kom, takket være det Mod og den Fremdrift, som Erhvervslivets Folk lagde for Dagen, ind i en stadig fremadskridende Udvikling. Sønderborg Bys Befolkning er i de sidste 25 Aar siden Genforeningen gaaet frem fra 8 000 til 14 000, og en lignende Vækst har gjort sig gældende i de øvrige sønderjyske Byer. Sønderborgs blomstrende Industri- og Engrosvirksomheder, som delvis er baseret paa Mommarmark-Rutens Bestaaen, giver Arbejde og Fortjeneste til en stor Del af Befolkningen. Før 1864 var der livlig Færgebaadstrafik mellem Als og Ærø, Fyn og de sydlige Øer deromkring. Det er mit Indtryk, at denne Forbindelse efter Genforeningen er blevet genoptaget i en betydelig Maalestok. Mange af vore Erhvervsvirksomheder, navnlig saadanne, der handler med let fordærlige Varer som Grønsager, Kød, Fisk og Frugt, er interesserede i, at Varerne kommer saa hurtigt frem til Bestemmelsesstedet som muligt, og at det sker ad den korteste og derfor ogsaa den billigste Vej. For Varer af de her nævnte Kategorier er det selvsagt ikke ligegyldigt, om de skal transporteres 100 km længere pr. Bane. Hvilken Rolle Fragten spiller, viser et enkelt Eksempel: en 10 t Banevogn fra Sønderborg til Svendborg koster via Mommarmark 125 Kr. 10 Øre, medens en tilsvarende Vogn over Fredericia til Svendborg koster 233 Kr. 40 Øre, en Difference paa 108 Kr. 30 Øre. At alene en saadan Fragtdifference kan gøre Konkurrencen vanskelig for vore Firmaer er indlysende.

Naar der nu ved Statens Overtagelse af Ruten formentlig sker en Fragtnedsættelse, fordi Fragten bliver beregnet efter Statsbanernes almindelige Tarif, tror jeg ikke, at dette vil bidrage til Rutens eventuelle Underskud, idet jeg tror, at der vil kunne regnes med mere Godsbefordring end hidtil.

Om Ruten skal indgaa i den transkontinentale Trafik, tør jeg ikke udtale mig om. Glædeligt var det, om det kunde ske, men det vigtigste maa være, at den lokale Gods- og Personbefordring ledes ad denne Rute, og denne Befordring kan sikkert øges ganske væsentligt, uden at Banernes og Færgens nuværende Kapacitet overskrides.

Af Betænkningen til Lovforslaget fremgaar det, at det er Tanken, at Statsbanerne overtager i hvert Fald største Parten af det med Færgedriften beskæftigede Personale efter de samme Retningslinier som ved Overtagelsen af A/S Dampskibsselskabet „Øresund“, altsaa saaledes, at de paagældende ikke bliver Statstjenestemænd, og at Staten ikke faar nogen Pensionsforpligtelse, men kun betaler en tilsvarende Andel af en Pensionsforsikringspræmie, som Selskabet hidtil har gjort det. Hvor meget dette økonomisk betyder for Personalet, kan jeg ikke bedømme. Personalet ved Mommarmark Færge har i alle de Aar, Ruten har bestaaet, udført et godt og ofte et haardt og maaske lidet paaskønnet Arbejde. Det gælder Isvintrene, men ogsaa den Tid, da Færgen „Mommarmark“ blev drevet med Tørvegenerator, der ofte gjorde Knuder og forvoldte baade Navigations- og Maskinpersonalet mange Bryderier. Jeg saa gerne, at Personalet ved Rutens Overgang til Statsdrift ikke bliver ringere stillet end det statsansatte Personale i lignende Stillinger, og jeg er derfor glad for, at vi kan faa Sagen underkastet en kort Udvalgsbehandling, hvor den højtærede Trafikminister formentlig vil redegøre nærmere for disse Forhold.

Med disse Bemærkninger skal jeg paa egne og mit Partis Vegne anbefale det foreliggende Lovforslag til hurtigt og velvillig Behandling i det høje Ting.

P. N. Petersen (Røgle): Ogsaa jeg finder Anledning til at takke den højtærede Trafikminister for den resolute Maade, hvorpaa han har søgt at løse Spørgsmaalet Faaborg—Mommarmark ved at fremsætte det Lovforslag, der her er til Behandling i det høje Landsting.

Det fremgaar af Bemærkningerne til