

[Bladt.]

det skulle falde i min lod at stå på denne talerstol som ordfører for et lovforslag om en trafikforbindelse mellem min hjemstavn og det forjættede land hinsides havet.

Men må jeg dernæst sige, at man godt kan blive en smule forstemt ved tanken om, at denne fredelige naturidyl ved Fynshav nu skal gennembrydes af en larmende og benzinossende trafikåre. Vi må imidlertid tage det gode med det mindre gode, der følger med. Men skal vi måske også opleve at se, at samtlige benzinselskaber skal repræsenteres ved Fynshav med hver sin servicestation? Jeg håber det sandelig ikke. Det er ganske vist amtet, der skal tage stilling hertil, men jeg vil gerne sige det herfra, at forhåbentlig vil man være opmærksom på dette problem.

Jeg kender ikke linjeføringen for det vejstykke, der skal anlægges fra havnen til Sønderborgvejen, men det må antages, at vejen kommer til at gå umiddelbart forbi Danebod Højskole, og da vil jeg gerne udtrykke ønsket om, at man, så vidt det er muligt, tilgodeser højskolens interesser.

Jeg har dernæst et spørgsmål til den højtærede minister. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget har man efter meget grundige undersøgelser fundet frem til linjen Bøjden-Fynshav. Må jeg i denne forbindelse spørge, om man har overvejet eller undersøgt muligheden for havnens placering længere mod nord på Als. Der var for nogen tid siden en livlig meningsudveksling i den lokale presse om dette spørgsmål, idet mange var af den opfattelse, at havnen burde placeres en 4-5 km længere mod nord. Der anførtes forskellige begrundelser herfor, bl. a. at en fortsat industriel udvikling på Nordals ville gøre en linje, der pegede mere direkte mod industriområdet, mere hensigtsmæssig. Endvidere har man anført det argument, at der f. eks. ved Fjordmose kunne bygges en havn for et væsentligt mindre beløb, idet der her er dybt vand omtrent helt ind til kysten. Til gengæld må man vistnok erkende, at vejforbindelsen, som så skulle føres tværs gennem Nørreskov, ville blive væsentligt dyrere. Jeg vil gerne høre den højtærede ministers opfattelse af dette spørgsmål.

Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre om nedlæggelsen af jernbanestræk-

ningen Sønderborg-Mommark. Nedlæggelsen af denne 18 km lange strækning er en naturlig konsekvens af færgerutens flytning. Jeg ved, at man i Sønderborg er særdeles glad for at få banen fjernet fra Jernbanegade, hvor den med den stadig stigende biltrafik har været og er meget generende for trafikken gennem Sønderborg by. Den eneste beklagelse skulle være den, at Sønderborg by bliver en turistattraktion fattigere, men det bliver i hvert fald til at bære. Banen viser et årligt underskud på 400 000 kr.; der går en udmærket asfaltvej parallelt med banen fra Sønderborg, og lokaltrafikken vil udmærket kunne afvikles med rute- og lastbiler.

Jeg kan med de fremførte bemærkninger på mit partis vegne anbefale også dette lovforslag til en velvillig behandling, idet jeg dog mener, at det vil være nyttigt at se nærmere på de to lovforslag i et udvalg.

Holmberg: Vi har i dag to lovforslag til behandling, det ene om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav, og det andet om nedlæggelse af banen Nyborg-Fåborg, og i de senere år har vi haft spørgsmålet om nedlæggelse af forskellige andre urentable baner til behandling. Derfor er det egentlig interessant at læse Aage Aagesens geografiske studier over jernbanerne og deres tilblivelse i Danmark. Forfatteren fremhæver her, at det dengang blev fremført, at der kun var baggrund for en længdebane igennem de forskellige landsdele. Meget er sket siden da på trafikudviklingens område. Dengang og i mange år derefter var argumentet sikkert forkert, men det er, som om det nu begynder at blive rigtigt. Forfatteren anfører endvidere, at omkring midten af det nittende århundrede levede der i kongeriget Danmark 1,4 mill. indbyggere, heraf 130 000 i København og 165 000 i købstæderne. Der er i sandhed forskel på dengang og nu både med hensyn til befolkningstilvæksten og trafikken som helhed o. s. v. Forfatteren anfører også, at fra første færd var sidebanerne meget afhængige af lokale interesser. Man kan ikke lade være med at drage visse sammenligninger mellem dengang og nu angående længdebaner og sidebaner. Som jeg sagde før, er det, som om argumentet fra dengang begynder at blive rigtigt.