

skaffelsen af Materiel sker samlet og derimod ikke stykkevis. Desuden er der jo, efter at Koncessionen paa den ene Linie er given, forskellige Udgifter, som Koncessionshaverne skulle udrede, da de have faaet Koncession paa den ene Linie, en Koncession, som de dog desværre ikke kunne benytte, før der er givet Koncession paa de to andre Linier.

Den anden foreslaaede Ændring i Jernbaneloven af 27. Maj 1903 § 6 gaar ud paa, at Ordet „smalsporet“ slettes for Banerne Syd for Kolding. Samtlige Kommuner med Undtagelse af Vamdrup have andraget om denne Ændring, saa at de, naar samtlige Kommuner indbyrdes blive enige derom, kunne faa Koncession paa et Anlæg af en Bane som normalsporet. Det erkendes jo fra alle Sider, at de normalsporede Baner ere langt at foretrække, ligesom ogsaa Driftsstatistikken udviser, at Driftsudgifterne for de smalsporede Baner ikke ere mindre. Naar Kommunerne derovre tidligere have andraget om Anlægget af en smalsporet Bane, var det jo særligt af Hensyn til Forbindelsen med den slesvigske Kredsbanen, som er smalsporet. Men for det første er man nu klar over, at en normalsporet Bane meget godt muliggør denne Forbindelse, da det saakaldte Transportorsystem for Godsvognene kan anvendes ved Grænsestationen Taps. Det er erkendt, at Transportorsystemet er særdeles praktisk; det benyttes mange Steder i Landet og maaske alle Steder, hvor smalsporede og normalsporede Baner staa i Forbindelse med hinanden. For det andet synes Udsigten for Forbindelsen med Kredsbanen skudt ud i en uvis Fremtid, medens det for et Aarstid siden saa noget lysere ud for en nær Løsning af dette Spørgsmaal. Jeg skal saaledes oplyse, at paa det sidste Kredsagsmøde, hvor Banespørgsmaalet for Haderslev Amts Vedkommende var til Behandling, blev Banen til Grænsen slet ikke omtalt med et Ord, hvilket der kunde have været saa meget mere Grund til, som Banerne Syd for Kolding nu var vedtagne ved Jernbaneloven af 1908. Det er derfor ønskeligt at faa Ordet „smalsporet“ slettet, saaledes at Kommunerne Syd for Kolding kunne træffe den endelige Bestemmelse om smalsporet eller normalsporet Bane. Med Hensyn til den lokale Trafik vil Normalsporet have sin meget store Fordel ved den direkte Forbindelse med Kolding Station, Kolding Havn, Kolding Andelsslagteri og Vamdrup Station, der derved opnaas. Hvis det bliver en

smalsporet Bane, skal Transportorsystemet benyttes for Forbindelsen for disse Steders Vedkommende, hvilket er en Gæne, og da den lokale Trafik altid vil blive mange Gange større, end det kan tænkes, at den internationale Trafik vil blive, naar den en Gang i en uvis Fremtid vil kunne opnaas, samt da Forbindelsen ved Taps alligevel vil kunne fyldestgøres ved Transportorsystemet, var det, som sagt, meget ønskeligt, at Ordet „smalsporet“ blev slettet, saa der var Mulighed for at faa normalsporede Baner.

Med disse Ord skal jeg anbefale det foreliggende Forslag til den højtærede Trafikministers og det høje Tings Velvillie.

Ministeren for offentlige Arbejder

(Jensen-Sønderup): Det maa sikkert erkendes, at der er adskillige Grunde, der tale til Fordel for dette Forslag om Forandring i den i Fjor vedtagne Jernbanelov, og navnlig indrømmer jeg, har det, set fra Koncessionshavernes eller Koncessionssøgernes Side, sin store Fordel, at de 3 smaa Baner, som det jo er, kunne bringes til Udførelse samtidig, idet det jo ikke alene er paa den samme Egn og med samme Endepunkt, Kolding, Banerne skulle anlægges, men det ogsaa er de samme Mænd, der have søgt om Koncession paa alle 3 Linier, saadan som de ere opførte i den i Fjor vedtagne Lov. Det har selvfølgelig sin store Fordel, at Driftsmateriellet med videre kan anskaffes samtidig, og for saa vidt som Forslaget altsaa gaar ud paa, at de 3 Baner opføres under eet Nummer, og at der altsaa ogsaa vil kunne faas Koncession under eet, kan der ikke fra Ministeriets Side være noget at indvende mod dette.

Der er i Loven om Jernbaneanlæg foruden den Begrænsning, som ligger deri, at der kun maa gives Koncession paa 4 Baner om Aaret, tillige sat en Begrænsning ved det Beløb, der aarlig kan anvendes til Privatbaner, nemlig 1 Million Kr. Naturligvis er det umuligt paa Forhaand at sige, hvorvidt det Beløb vil kunne blive ved at passe gennem den lange Række Aar, i hvilken disse Baneanlæg ville være at foretage; men paa det nuværende Tidspunkt er der intet som helst, der tyder paa, at den Million Kroner ikke skulde strække til, selv om disse 3 smaa Baner blive slaaede sammen under eet Nummer. Og dette er saa meget usandsynligere, som det vil forstaas, at selv om der ganske vist i indværende Finansaar i Overens-