

Ministeren for offentlige Arbejder (Slebsager): Jeg skal have den Ære for det høje Ting at fremsætte *Forslag til Lov om Jernbaneanlæg i de sønderjydske Landsdele*. I Lovforslagets § 1 foreslaas det at bemyndige Regeringen til i Overensstemmelse med de almindelige Regler og Forskrifter i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v. yderligere at meddele Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af følgende private Jernbaner: En normalsporet Jernbane fra Taps over Christiansfeld og Fjelstrup til Haderslev til Afløsning af den bestaaende Amtsbane fra Christiansfeld til Haderslev. En normalsporet Jernbane fra Vejen over Skodborg og Rødding til Gram til Afløsning af den bestaaende Amtsbane fra Rødding til Gram. En normalsporet Jernbane fra Sønderborg til Mommark til Afløsning af den bestaaende Amtsbane paa denne Strækning. En normalsporet Jernbane fra Vojens over Gram til Ribe til Afløsning af den bestaaende Amtsbane fra Vojens til Gram, eventuelt tillige af Amtsbanen fra Gram til Arnum.

I Lovforslagets § 2 foreslaas det at bemyndige Ministeren for offentlige Arbejder til for Statskassens Regning at lade anlægge en normalsporet Jernbane fra Røde Kro til Løgumkloster til Afløsning af den bestaaende Amtsbane fra Hovslund til Løgumkloster. I Anledning af de sønderjydske Landsdeles Genforening med Kongeriget fremkom der, som det jo er ærede Medlemmer bekendt, Ønsker dels om Anlæg af nye Jernbaner, dels om Ændringer ved de bestaaende Jernbaner, og som Følge deraf nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder i Efteraaret 1920 en Kommission til at underkaste de sønderjydske Jernbaneforhold en samlet Behandling. Denne Kommission har i Slutningen af 1922 afgivet en Betænkning, hvoraf Eksemplarer er sendt til Omdeling i Rigsdagen, og som indeholder Forslag til forskellige nye Jernbaneanlæg. Efter at Ministeriet havde udbedt sig en Udtalelse fra Jernbaneraadet med Hensyn til disse Forslag, har man fra Raadet modtaget en Skrivelse, som er optrykt som Bilag til nærværende Lovforslag. I Overensstemmelse med det af Jernbaneraadet deri udtalte har Ministeriet ment, dels af økonomiske Grunde, dels i Betragtning af den stærke Udvikling, som Automobiltrafikken har haft i den seneste Tid, for Tiden at burde begrænse sig til, for saa vidt angaar nye Baneanlæg, at søge Lovhjemmel for de allerede nævnte Jernbaner. Jeg skal dog tilføje, at Ministeriet, saafremt der fra Rigsdagens Side maatte næres Ønske om en Fortsættelse

videre Syd paa ned mod Grænseegnene af Banen fra Vejen over Skodborg og Rødding til Gram, ikke vil modsætte sig at optage Forhandlinger derom. Det er en Selvfølge, at hvis denne Jernbane skulde fortsættes fra Gram Syd paa som af Kommissionen foreslaet over Toftlund til Bedsted, eventuelt videre Syd paa, skulde den bestaaende Amtsbane Agerskov—Toftlund—Arnum—Gram nedlægges.

Med Hensyn til Begrundelsen af de enkelte Anlæg og Gennemførelsen af de i § 1 nævnte Anlæg som Privatbaner, altsaa de fire, jeg først nævnte, har man henholdt sig til Kommissionens Forslag ogsaa med Hensyn til Tilskudsfordelingen. For Banen fra Taps til Haderslev, der er kalkuleret til 3,7 Mill. Kr., foreslaas der et Statstilskud af 60 pCt., for Vejen—Gram-Banen, der er kalkuleret til 2,9 Million, foreslaas der 65 pCt. Statstilskud, for Sønderborg—Mommark-Banen, der er kalkuleret til 2,6 Millioner, foreslaas 60 pCt. Statstilskud, for Vojens—Gram-Banen 65 pCt. Statstilskud og for Banen fra Gram til Ribe 70 pCt. Derimod er det, angaaende det i § 2 omhandlede Baneanlæg fra Røde Kro til Løgumkloster, efter at Betænkningen var afgivet, overfor Ministeriet anført, at det maa anses for meget tvivlsomt, om dette Baneanlæg vil kunne gennemføres som Privatbaneanlæg selv med et saa stort Statstilskud som 80 pCt., saaledes som Kommissionen havde indstillet. Ministeriet har derfor i Erkendelse af det ønskelige i, at dette Baneanlæg bliver til Virkelighed, ment at kunne foreslaa at gaa den Mellemvej at lade den nævnte Bane *anlægge* for Statskassens Regning — dog efter de Principper, som er fulgt ved Anlægget af de nye Privatbaner — med det sædvanlige laveste Tilskud fra de interesserede Kommuner af 3 333 Kr. pr. Banekilometer, men at lade *Driften* af Banen overtages af et af Kommunerne dannet Driftsselskab. Der vil herved opnaas *dels*, at Banens Anlæg bliver noget billigere, end hvis den skulde bygges som almindelig Statsbane, idet Kravene til hele Anlægsmaaden og Udstyrelsen er mindre end ved en Statsbane, *dels*, at Driften vil kunne gennemføres under større Hensyntagen til det økonomiske, end det vilde være muligt, naar Banen indgik som Led i Statsbanenettet. Det er desuden en Forudsætning, at det Driftsselskab, som skulde overtage Driften af Banen fra Røde Kro til Løgumkloster, tillige skal overtage Driften af Strækningen Løgumkloster—Bredebro, saaledes at Driften kommer til at fremtræde som Drift af