

Aabenraa Amt have været en forholdsvis god Erstatning for Østkystbanen, og den vilde have muliggjort Nedlæggelsen af en af de værste Slangebaner, vi har, nemlig Smaabanen fra Aabenraa til Graasten. Jeg forstaar, at Spørgsmaalet om en Østkystbane ikke er skrinlagt for stedse, men de store Vanskeligheder, jeg allerede har peget paa, vil jo altid være der og vil maaske altid være vanskelige at overvinde. Ud fra det gamle Ord, at een Fugl i Haanden er bedre end ti paa Taget, maa jeg beklage, at dette Spørgsmaal ikke har fundet den forholdsvis gode Løsning, som en Statsbane fra Røde-Kro over Aabenraa, Avnbøl til Sønderborg vilde have givet. Det er imidlertid tvivgende nødvendigt, at Forholdene paa Sønderborg—Tinglev—Tønder Banen, saaledes som det ogsaa er antydnet i Bemærkningerne, snarest muligt ordnes, saa at der paa denne Linie kan trafikeres med større Hastighed, end det er muligt for Øjeblikket, hvor det tager op mod 3 Timer at komme fra Sønderborg til Aabenraa, hvad enten man tager med Jernbane eller med Skib.

En af Kommissionens Hovedopgaver, en Opgave, som jeg mener er løst i Hovedsagen ved de fremsatte Lovforslag, var at vende de Forbindelser, som hidtil har peget mod Syd, saaledes, at de pegede den modsatte Vej, mod Nord, og saa vidt muligt slettede Kongeaa-Grænsen. Det Maal er efter de Muligheder, som forelaa, løst gennem de foreslaaede Forbindelser, saaledes Forbindelsen med Kolding Sydbane fra Taps over Christiansfeld til Haderslev, der sætter store Dele af Haderslev Østeramt i Forbindelse med Kolding og dermed med det østjydske Jernbanenet. Ligeledes sætter den foreslaaede Forbindelse Gram—Rødding—Vejen store Dele af Midtlandet i Forbindelse med den sydjydske Tværbane fra Lunderskov til Esbjerg og dermed med det øst- og vestjydske Jernbanenet, ligesom den ogsaa aabner Forbindelse til hele det midtjydske Jernbanenet over Vejle. Nye Egne lukker sig op, og lange Omveje spares ved disse forholdsvis korte Forbindelseslinier.

En anden Hovedopgave, der var sat Kommissionen: at bringe i alt Fald nogen Orden i det Kaos af Smaabaner, som en ganske forfejlet preussisk Jernbanepolitik har skabt i Sønderjylland, var langt vanskeligere og kan ikke siges at være løst ved Gennemførelsen af de foreliggende Lovforslag. Den lod sig vel neppe løse undtagen ved at bryde helt med den bestaaende Ordning og begynde helt forfra,

og det er Tiden jo ikke til nu. Men et godt Skridt fremad vil være gjort med Gennemførelsen af disse Planer. Den oprindelige Plan med Anlægget af Smaabanerne var, at de i det væsentlige skulde gøre Udbygningen af Veje og Chausseer overflødig. Ud fra den Betragtning har man siden Begyndelsen af 90erne fyldt de preussiske Provinser med Smaabaner. Hertil kommer for Sønderjyllands Vedkommende, at disse Baner ogsaa og maaske først og fremmest skulde udføre en national Mission ved at sætte Amtets forskellige Egne i Forbindelse med den tyske Kulturcentral, Amtsbyen. Man forstaar derfor, at vi i Sønderjylland i særlig Grad er blevet udsat for Smaabanepolitikens Velsignelser. Ved Siden af Pommern staar Slesvig-Holsten med det største Antal Smaabaner pr. Indbygger og Arealenhed i Provinsen Preussen. Men tages Slesvig for sig, staar Holsten og det øvrige Preussen med 2,6 km Smaabane pr. 10 000 Indbyggere, men Slesvig med 13,9 km eller 5—6 Gange saa meget. Man forstaar, at skønt Stat og Provins har givet store Tilskud til disse Baner, har de, anlagte efter saadanne Principper og med en saadan Linieføring, maattet give meget store Underskud, og Underskud, der har været konstante gennem Aarene. Værst har det været for Haderslev og Aabenraa Amters Vedkommende.

Vi har, som sagt, været særlig begunstigede med disse Baner, og særlig de første Aar efter Krigen har Banebudgetterne tynget stærkt paa de sønderjydske Amter. Dette har senere rettet sig noget, hvilket vel især for Haderslev Amts Vedkommende maa tilskrives en udstrakt Anvendelse af Motordrift til Personbefordring. Der er nogen Mulighed for, at en udstrakt Motordrift væsentlig kan forbedre Driftsforholdene og nedsætte Underskuddet for de Smaabaner, der ikke vil kunne nedlægges ved Gennemførelsen af de foreliggende Lovforslag, og gøre dem bedre skikkede i Kampen for Tilværelsen, i hvilken de bliver haardt trængt af Rutebilerne, der i mange Tilfælde er dem overlegne.

Udbygningen af de foreslaaede Baner vil muliggøre Nedlæggelsen af 5 Smaabaner, nemlig Banen fra Christiansfeld til Haderslev, Banen fra Gram til Rødding, Banen fra Vojens til Gram, Banen fra Hovslund til Løgumkloster og Banen fra Sønderborg eller Vollerup til Mommark. Forbindelsen mod Nord med de to eksisterende Statsbaner og de to foreslaaede Forbindelseslinier maa siges at blive til-