

Grad end det øvrige Lands har været tvunget til at realisere, at sælge ud under Krigen, gjort, at der skal bruges meget store Driftsmidler, og derved er Landbrugs og Erhvervenes Gæld i det hele taget blevet meget betydelig og tyngende; den føles tungt paa Grund af den høje Rentefod og den almindelige Pengeknaphed.

Saaledes er Forholdene i Sønderjylland, og jeg har ment, det var min Pligt endnu en Gang at gøre Rede derfor, og jeg skal ud fra disse Betragtninger anbefale de foreliggende Lovforslag til Tingets Velvillie. Jeg haaber, de maa faa en let og hurtig Gang gennem dette høje Ting.

**Knud Hansen:** Da jeg havde Ordet under Finanslovens første Behandling, henstillede jeg til den højtærede Minister for offentlige Arbejder, at der snarest muligt maatte blive fremsat Lovforslag om de Baneanlæg, den sønderjydske Jernbaneankommission har foreslaaet bygget i de sønderjydske Landsdele, og jeg henstillede, at Arbejdet med Forbindelsesbanerne maatte blive fremmet hurtigt. Jeg takker, fordi Lovforslaget allerede nu foreligger. Dog synes jeg, at Kommissionens samlede Forslag burde have været forelagt for Rigsdagen. Ved Udarbejdelsen af disse Forslag har det været Kommissionen magtpaaliggende at faa lagt Jernbanelinierne saaledes, at den ene Købstad ikke favoriseres paa den andens Bekostning. Jeg erkender, at Jernbanelinien Vejen—Skodborg—Rødding—Gram er en af de mest paakrævede og derfor bør være blandt dem, som først bygges, men vil man undgaa at forurette Aabenraa, bør denne Bane forlænges over Arnum og Toftlund til Bedsted. Den højtærede Minister for offentlige Arbejder har jo ogsaa erklæret sig villig til at forhandle om Banens Videreføring ned mod Grænseegnene. Der har overfor Kommissionen været udtalt mange Ønsker om at faa Banen ført igennem til Jejsing—Hostrup eller Tønder. Banen Vejen—Skodborg—Rødding—Gram kan maaske bygges som Privatbane og drives som saadan uden Underskud, men skal den føres videre over Arnum—Toftlund til Bedsted eller til Jejsing—Hostrup eller Tønder, maa den bygges som Statsbane, ellers bliver Loven herom kun en Skueret for Beboerne.

Hvis Banen Vojens—Gram—Ribe skal bygges som Privatbane, tror jeg aldrig, den bliver andet end en Papirbane. Det ærede Medlem Hr. Sundbo og jeg har i Kommissionen foreslaaet, at Banerne i de fattige Egne skulde bygges og drives som Statsbaner. Den højtærede Minister har

imødekommet dette saa meget, at han foreslaar, at Banen Røde-Kro—Løgumkloster bygges som Statsbane med et Tilskud af 3 333 Kr. pr. Banekilometer fra de interesserede Kommuner. Der foreligger i Kommissionsbetænkningen en meget ejendommeligt Opgørelse fra Statsbanerne, hvorefter de af Kommissionens Flertal foreslaaede Privatbanestrækninger koster 23½ Mill. Kr. at bygge som Privatbaner, men 33½ Million som Statsbaner. Denne kolossale Forskel i Overslaget begrundes med, at der ved Statsbaner skal bruges Skinner af en Vægt af mindst 32 kg pr. Meter, medens Privatbaner kan bygges med 24 kg Skinner.

Dernæst anføres, at de Baner, der bygges som Statsbaner, forsynes med sædvanlige veksellaasede Sporskifter samt skal være indhegnede, bevogtede og forsynede med et passende Antal Tjenesteboliger. Privatbanerne derimod forudsættes at skulle være uindhegnede, ubevogtede og under Hensyn til det faatalligere Personale kun forsynet med nogle faa Tjenesteboliger. Hvorfor nu denne Forskel? Hvorfor skal der være stor Forskel i Antallet af Personale? Privatbanerne bygger paa Vilkaar, som Staten fastsætter, og under Statens fuldstændige Kontrol, og de er underkastet alle Love og Anordninger Baner vedrørende. Naar Statsbaneledelsens Mænd mener, at Statsbaner ikke kan bygges paa samme Maade som Privatbaner, er det, fordi Statsbaneledelsen er stivnet i Former og Reglementer. Det er dog et forbenet Synspunkt, at en lokal Statsbane, hvor Kørehastigheden ikke overstiger 45 km i Timen, hvad der ogsaa er Maksimum for Automobilkørselen, skal være indhegnet og bevogtet, hvorimod en Privatbane kan have den samme Kørehastighed uden Indhegning og Bevogtning. Trafikministeren bestemmer, hvor meget Driftsmateriel og Inventar Banen maa eller skal have, Ministeren skal approbere Køreplaner, Takster, Reglementer for Befordring af Personer og Kreaturer, skal godkende Lønnings- og Uniformsreglementer saavel som Instrukser og øvrige Reglementer for Tjenesten. Men hvorledes kan den private Drift da blive meget billigere end Statsbanernes? Naar Stat, Amt og Kommune bygger en Bane i Fællesskab, er der ikke andet privat ved den end Navnet. Den højtærede Trafikminister har heldigvis gjort Brud paa de alt for kontormæssige Formaliteter, hvorefter en Statsbane ikke kan bygges, som man kunde bygge en Privatbane, ved at foreslaa, at Banen Røde-Kro—Løgumkloster bygges efter Reglerne for Privatbane-