

let Gang gennem Rigsdagen, og jeg skal paa mit Partis Vegne anbefale det.

Raffnsøe: Det ærede Medlem Hr. Knud Hansen, der nu forlod Talerstolen, var ked af, at ikke alle de Forslag, som den sønderjydske Jernbanekommission havde stillet, var foresat her i Tinget. I Modsætning hertil vil jeg takke den højtærede Trafikminister, fordi han har vist Resignation og kun er kommet med et Mindretal af disse Forslag; for ikke alene er der økonomiske Vanskeligheder, men man skal, som jeg ogsaa udtalte i den sønderjydske Jernbanekommission i sin Tid, ogsaa meget stærkt overveje, om det overhovedet kan betale sig at bygge Baner, nu da Automobiltrafikken har taget saa stort et Op-sving, som den har. Men Anledningen til, at disse Baner er foreslaaet, er jo de stærke Ønsker, som fremkom fra de sønderjydske Landsdele efter Genforeningen om Udbygning af nye Jernbaner eller om Forandring af de bestaaende. Det var en Masse Ønsker, der kom frem til den Kommission, som Ministeren for offentlige Arbejder nedsatte under 30. November 1920, og ærede Medlemmer kan ved at se paa det bageste Kort i Kommissionsbetænkningen faa et Begreb om, hvordan de sønderjydske Landsdele vilde komme til at se ud, idet alle Ønskerne er optegnet dér. Saa vidt jeg husker, fremkom der ca. 40 Andragender. Kommissionen indskrænkede sig til at foreslaa 6 enstemmigt — naar jeg undtager de ærede Medlemmer Hr. Knud Hansen og Sundbo — og Flertallet af Kommissionen foreslog en Statsbane og et Mindretal en Privatbane mere. De her foreslaaede Jernbaner har de to ærede foregaaende Talere omtalt udførligt, og jeg skal nu tillade mig at omtale dem ganske kort.

Der er for det første foreslaaet en normalsporet Jernbane fra Taps over Christiansfeld og Fjelstrup til Haderslev med et Statstilskud paa 60 pCt. Byerne dernede har stadig eller dog i Begyndelsen af den Tid, den sønderjydske Jernbanekommission arbejdede, arbejdet stærkt for at faa den saakaldte Østkystbane fra Kolding over Taps, Christiansfeld, Haderslev, Aabenraa og enten til Torsbøl eller Tinglev, Graasten eller eventuelt Avnbøl. Men hele Kommissionen blev enig om, at en saadan Statsbane ikke burde bygges, da den østjydske Længdebane løber ikke ret mange Kilometer længere Vest paa; og skulde denne nye Bane kunne forrente sig, maatte det blive paa Bekostning af den allerede bestaaende Statsbane. Nu foreslaas det saa at bygge en Pri-

vatbane fra Taps over Christiansfeld og at ombygge den bestaaende Smaabane fra Christiansfeld over Fjelstrup til Haderslev. Men ved det ærede Medlem Hr. Refshauge er der indbragt et Andragende, som det ærede Medlem Hr. Knud Hansen oplæste, om, at dersom Haderslev ikke kan faa denne Østkystbane bygget som Statsbane, ønskede de overhovedet ikke, at der skal bygges. Jeg er derfor enig med det ærede Medlem Hr. Knud Hansen i, at der i Lovforslaget maa skaffes Mulighed for, at Banen fra Taps til Christiansfeld kan bygges. Dersom Haderslev ønsker at beholde Smaabanen til Christiansfeld, kan denne Bane bygges og drives af Kolding Sydbaner. Allerede i 1904, da der var nedsat et Udvalg til at arbejde paa Anlæg af Kolding Sydbaner, var man enig derom med Haderslev Kredsraad. Vi havde rigtignok kun forhandlet med de danske Medlemmer indenfor Haderslev Kredsraad, men var da enige med dem om, at Banen fra Taps til Christiansfeld skulde bygges. Denne Bane vilde Tyskerne i Haderslev Kredsraad ogsaa gaa med til, men de hægtede den sammen med en anden Privatbane fra Haderslev til Knivsbjerg, og denne vilde de danske Medlemmer af Kredsraadet ikke gaa med til. Derfor var det de danske Kredsraadsmedlemmer, som nedslog begge Banerne, og ingen af dem blev bygget. Nu, da det er eet Land, mener jeg, at Grænsen bør slettes paa dette Sted, saa at i det mindste Forbindelsesbanen Taps til Christiansfeld bygges.

Foruden denne Bane er der foreslaaet en normalsporet Jernbane fra Vejen over Skodborg og Rødding til Gram. Det er ogsaa en Forbindelsesbane over den gamle Grænse, hvorved Genforeningen ogsaa paa Jernbanevæsenets Omraade bliver fuldført.

Det næste er et Forslag om Bygning af en Jernbane fra Sønderborg til Mommark. Det er et Spørgsmaal, som hele Kommissionen har været enig om, ligesom om Broen over Allsund. Jeg skal ikke komme videre ind paa disse Spørgsmaal, idet de jo er omtalt af de tidligere ærede Talere, men blot bemærke med Hensyn til Broen over Allsund, at der i Jernbanekommissionen var 3 Alternativer at vælge imellem. Der var en Højbro, som skulde ligge 20 m over dagligt Vand, men ogsaa med Klappag, fordi de største Skibe ellers ikke kunde sejle under den — den vilde koste 7,5 Mill. Kr. —; dernæst var der et Projekt om en Færgeforbindelse, der vilde koste 1,1 Mill. Kr. Det første Projekt om en Lavbro vilde koste 3,2 Mill. Kr., og det blev ændret.