

en Del, saa at Broen gik lidt mere i Retning af Øst—Vest, medens den først projekterede gik lidt fra Nord—Vest til Syd—Øst. Det nu foreliggende Lovforslag er det, der enstemmigt er vedtaget af den sønderjydske Jernbanekommission, og det er projekteret til 2,7 Mill. Kr. med Tilskud af 40 pCt. fra Sønderborg By og Amt. Endvidere er der foreslaaet en normalsporet Privatbane fra Vojens over Gram til Ribe, idet man lader Spørgsmaalet om Linieføringen af Banen mellem Gram og Ribe staa aabent. Man kan enten føre den over Fol, hvad jeg vil anse for at være det nærmeste, eller man kan føre den over Arnum. Om alle disse forskellige Jernbaner har den sønderjydske Jernbanekommission imidlertid udtalt sig temmelig udførligt, og jeg kan henvise ærede Medlemmer til at studere den Kommissionsbetænkning, som blev omdelt i sidst afvigte Samling.

I Lovforslagets § 2 foreslaar den højtærede Minister noget nyt. Vel har den sønderjydske Jernbanekommission beskæftiget sig med en Bane fra Røde-Kro til Løgumkloster, men man har i Lighed med alle de andre Jernbaner, der er foreslaaet af Kommissionen, foreslaaet den som Privatbane med det højeste Tilskud, saa vidt jeg husker paa ca. 80 pCt. Her gaar den højtærede Minister udenom Kommissionen, idet han foreslaar, at denne Bane skal anlægges af Staten med et Tilskud af 3 333 Kr. pr. Banekilometer fra de interesserede Kommuner. Om nu dette Tilskud med Kronens nuværende Værdi vil være passende, skal jeg ikke udtale mig om. Efter at være bygget af Staten skal denne Bane drives af et privat Selskab. Jeg tror, det vil være lige saa vanskeligt at faa dette private Selskab oprettet til Drift af Banen, som det vil være at faa Banen bygget med et Stats-tilskud paa 80 pCt. Den højtærede Minister udtalte ved Fremsettelsen, at der maatte træffes Overenskomst med Statsbanerne om Benyttelsen af Statsbanen fra Røde-Kro til Aabenraa. Det samme mener jeg maa gælde om Privatbanernes Benyttelse af Statsbanestrækningen mellem Vojens og Haderslev, for at Togene, der kommer fra Ribe over Gram til Vojens, ogsaa kan køre ind til Haderslev, og Passagererne ikke altid skal behøve at stige om i Vojens.

De to ærede foregaaende Talere var inde paa nogle af de Banelinier, som den højtærede Minister ikke har foreslaaet, og har været inde paa Forholdene i Sundeved, idet de har omtalt Statsbanen fra Aabenraa til Avnbøl. Jeg skulde ikke være kommet ind paa dette Spørgsmaal, hvis det ærede

Medlem Hr. Knud Hansen ikke havde nævnt, hvad Flertallet ganske rigtigt siger i Betænkningen, at Rejsetiden fra de nordlige Stationer fra Røde-Kro over Aabenraa, Avnbøl til Sønderborg kunde indskrænkes med 1 til 2½ Time. Jeg vil anbefale ærede Medlemmer ogsaa at læse Mindretallets Betænkning angaaende dette Spørgsmaal, hvor Mindretallet udtaler, at Strækningen fra Røde-Kro over Aabenraa—Avnbøl til Sønderborg er 39 km, og Strækningen mellem Røde-Kro og Sønderborg over Tinglev er 41,2 km altsaa kun 2,2 km længere, og at Rejsetiden for Hurtigtog — det er de Tog, de fleste Mennesker benytter — er saa meget længere, som det tager at rejse fra Røde-Kro til Tinglev, nemlig 16 Minutter, og Mindretallet mener, at Rejsetidsbesparelsen i alt andrager højst 20—25 Minutter.

For øvrigt vil jeg gerne henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa Mindretallets Udtalelser paa Side 24 i Kommissionsbetænkningen, hvor Mindretallet mener, at det af nationale Grunde vil være heldigst, om Banen fra Sønderborg over Graasten—Tinglev til Tønder bliver saa godt trafikeret som muligt, for at de sydlige Egne kan faa saa let og god Forbindelse Nord paa, som det paa nogen Maade er muligt, og Mindretallet mener, at det maa kunne gøres ved, at Banen indhegnes og Vejoverskæringerne bringes ud af Niveau.

Med disse faa Bemærkninger skal jeg paa mit Partis Vegne anbefale det foreliggende Lovforslag til velvillig Behandling i et Udvalg.

Lageri: Naar man ser bort fra det meget vigtige Valutaspørgsmaal, er der ingen Sag, der i den Grad har optaget Sindene hos den sønderjydske Befolkning som Spørgsmaalet angaaende den fremtidige Ordning af Jernbaneforholdene i Landsdelene, og det er let forklarligt, thi hele Erhvervslivet og Landbrugets Udvikling er afhængig af dette Spørgsmaals Ordning. Allerede i 1919, altsaa paa et Tidspunkt, hvor Genforeningen endnu ikke var fuldbyrdet, blev der i de forskellige Egne af Landet afholdt Møder, nedsat Udvalg, affattet Andragender til Regering og Rigsdag om snarest gørligt, dels gennem Ny-anlæg og dels ved Omlægning og Udvidelse af allerede bestaaende Baner, at faa tilvejebragt bekvem og tidssvarende Jernbaneforbindelse med det gamle Land. Enhver, der kender blot det ringeste til Jernbaneforholdene i de sønderjydske Landsdele, vil imidlertid indrømme, at Befolkningens Ønske om en gennemgribende Forbedring