

i Lovforslaget: Anlægget Aabenraa—Avnbøl, Anlægget Gram—Bedsted og Anlægget Bedsted—Jejsing. De af Ministeren i Bemærkningerne til nærværende Lovforslag fremsatte økonomiske Betæneligheder ved en Udvidelse af Banerne kan vel ikke bortforklares, men jeg skal dog bemærke, at det her gælder Ophjælpning af en hel Landsdel, hvor Forholdene jernbanemæssigt set fra Begyndelsen er blevet forkvaklet ved Anlæg, der delvis er blevet Befolkningen paatvunget, og at det i saadanne Tilfælde maa kunne forsvares at tage i Betragtning andre Hensyn end de rent økonomiske i Øjeblikket.

Som første Punkt i Lovforslaget er opført Anlægget af en normalsporet Bane fra Taps over Christiansfeld og Fjelstrup til Haderslev til Afløsning af den bestaaende Amtsbane fra Christiansfeld til Haderslev. Det vil sikkert være det høje Ting bekendt, at der blandt Befolkningen langs Østkysten næres et levende Ønske om at faa anlagt en saakaldt Østkystbane, der som sværtbygget Statsbane kunde bringe de sønderjydske Østkystbyer i direkte og hurtig Forbindelse med det øvrige Jylland, og dette Ønske er nu yderligere blevet underbygget ved det fremsatte Forslag om Lille Bælts Broen. Ogsaa under det tyske Styre var denne Tanke fremme, og Forslag i saa Henseende skal allerede før Krigen være udarbejdet. Rent objektivt set er Østkystbyernes Ønske om en sværtbygget Forbindelsesbane ikke urimeligt, thi det maa indrømmes, at disse Byers Beliggenhed fjernt fra Hovedfærdselsaarne virker baade hemmende og skadeligt paa Byernes ellers naturlige Udvikling. Den Strøm af lystrejsende og Turister, det være sig Udlændinge eller Landets egne Børn, der til enhver Tid passerer langs Hovedfærdselsaarne, og den direkte og ikke ganske ringe Handelsomsætning, der følger i disse Skarers Fodspor, er de sønderjydske Østkystbyer paa Grund af deres isolerede Beliggenhed saa godt som afskaaret fra at drage Nytte af. Den Skade, der paa den Maade paaføres Byerne, er saa meget mere aabenbar, som de med deres natur-skønne Omgivelser ved en Beliggenhed direkte ved Hovedfærdselsaarne vilde have Mulighed for at kunne blive Centrum for Landets Turistliv. Det er min Opfattelse — en Opfattelse, som jeg bestemt vil fastholde —, at f. Eks. Haderslev og Aabenraa konkurrencemæssigt set ikke er stillet paa lige Fod med Østkystens øvrige Købstæder, saalænge den direkte Jernbaneforbindelse ikke er etableret.

Ja, det er godt nok alt sammen, vil

man maaske svare mig, men hvor skal vi skaffe Pengene fra til dette dyre Anlæg? Og det er sandt, Sagen har en økonomisk Side. Men Rom blev jo heller ikke bygget paa een Dag. Det blev i Kommissionen oplyst, at Anlægget af en sværtbygget Statsbane fra Kolding over Haderslev og Aabenraa til Avnbøl vilde koste ca. 33 Mill. Kr., og man var i Kommissionen enig om, at man ikke under de nuværende økonomiske Forhold — der snarest er blevet værre, siden den afgav sin Betænkning — kunde anbefale at gennemføre et saa kostbart Anlæg. Men jeg mener dog, at man, hvis Landet ikke for Tiden magter at bygge en Østkystbane, under ingen Omstændigheder paa Grundlag af nærværende Lovforslag burde gaa med til at bevilge Anlæg af Baner, som under gunstigere økonomiske Forhold vil staa som Hindring for Gennemførelsen af det Projekt, som af Befolkningen paa disse Egne betragtes som den naturlige Løsning paa Jernbanespørgsmaalet, nemlig Østkystbanen.

Men hvorledes stiller nu Udsigterne sig for dette Projekt, efter at Ministeren har fremsat sit Lovforslag? Dette er nemt at se. Mod Syd er Kommissionens Forslag om en Statsbane Aabenraa—Avnbøl, hvilket Forslag i Virkeligheden betød en direkte Forbindelse Aabenraa—Sønderborg, gledet ud, og mod Nord stiller Ministeren Forslag om Bygning af en Privatbane. Hermed maa Tanken om en Østkystbane være skrinlagt. Jeg vil imidlertid sammen med det ærede Medlem Hr. Christen Ernst Christensen nære det Haab, at det ikke er for evigt. Denne Egn's Ønsker og Forhaabninger om under dansk Styre at faa det gamle Projekt om en Østkystbane realiseret er imødekommet paa den Maade, at Ministeren ved nærværende Lovforslag foreslaar bygget en Privatbane, der for det første ifølge Linieføringen og Bygningsmaaden i en uoverskuelig Fremtid vil ligge som en Hindring for Gennemførelsen af en Østkystbane, hvortil for det andet 5—6 Kommuner, hvorigennem den skal løbe, skal yde et Tilskud paa 1,48 Mill. Kr., medens Banen i sig selv i Virkeligheden er at betragte som en Forlængelse af Kolding Sydbane med det Formaal at udvide Kolding Bys Opland paa Haderslevs Bekostning, og som for det tredje Ministeren for offentlige Arbejder ifølge Lovforslagets § 4, sidste Stykke, hvis han finder det ønskeligt, kan forlange sammenlagt med en allerede bestaaende Privatbane, i dette Tilfælde Kolding Sydbane, hvorved der for Haderslev By og øvrige bidragydende Kommuner aabner sig en