

er jo Grunde, der er ret stærke, det erkender jeg; men paa den anden Side havde jeg foreslaaet, at det private Driftsselskab skulde drive ikke alene Strækningen Rødekro—Løgumkloster, men ogsaa Strækningen fra Løgumkloster til Bredebro. Imidlertid var Stemningen for, at Banen skulde drives som Statsbane, saa aldeles overvejende i Folketinget, og denne Ændring blev derfor sat ind i § 2, saaledes at det kom til at hedde, at Staten ikke alene skulde anlægge, men ogsaa drive en normalsporet Bane fra Rødekro til Løgumkloster, og jeg maa anbefale det høje Ting at blive ved den Affattelse, Folketinget nu har givet Bestemmelsen, da jeg har den bestemte Opfattelse, at den vil Folketinget fastholde, og jeg lægger overordentlig Vægt paa, at denne Bane bliver bygget. Jeg tror, det vil være til overordentlig stor Gavn for Egnen, ikke blot økonomisk, men ogsaa paa anden Maade, at denne Bane bliver bygget, saa jeg tror, det vil være rigtigt at holde sig til Lovforslaget, saaledes som det nu er vedtaget af Folketinget paa dette Punkt. Men jeg vil føje til, at hvis jeg for mit Vedkommende faar med det at gøre til den Tid, vil jeg lægge aldeles afgørende Vægt paa, at man fra Statsbanernes Side bygger denne Statsbane ganske paa samme Maade, som en Privatbane vilde blive bygget, og saa billigt, som jeg mener, en Statsbane kan bygges, selvfølgelig under stadigt Hensyn til den fornødne Sikkerhed for Driften, men tillige saaledes, at man ogsaa med Hensyn til Driften søger at indrette sig paa den mest praktiske og billigste Maade. Naar man gør det ved en saadan Bane, der jo dog er en sekundær Bane, kan det Tab ved Driften, som eventuelt maatte opstaa, vel ikke blive meget større end det Tab, som der allerede er paa Strækningen Løgumkloster—Bredebro. Denne Bane vil efter de Overslag, som er fremme, bygget som Privatbane, komme til at koste 2,9 Mill. Kr., og derved vil vi komme op paa en samlet Udgift for Staten til disse Baneanlæg paa 13 990 000 Kr.

I øvrigt er der i Lovforslaget forskellige almindelige Bestemmelser som ved Privatbaneanlæg i al Almindelighed. Man har dog ikke opstillet nogen bestemt Rækkefølge for Udførelsen af Anlægene, ligesom man heller ikke har truffet Bestemmelse om, hvor mange Baneanlæg der kan gives Bevilling til om Aaret, idet man har ment, det var ønskeligt, at disse sønderjydske Baneanlæg snarest kunde komme til Udførelse, saaledes at man dernede kunde faa sine Baneforhold i Orden. Heller ikke har

man anset det for nødvendigt at optage Bestemmelser om, at Andragender om Eneretsbevilling fortrinvis skal tages i Betragtning i den Rækkefølge, hvori de foreligger med de efter Ministeriets Skøn fornødne Oplysninger.

Jeg maa her nævne et enkelt Punkt, som ogsaa er føjet til i Folketinget. Det findes i Lovforslagets § 4, sidste Stykke, og vedrører Banen fra Taps til Christiansfeld. Det er dette, at skulde der ikke inden Udgangen af 1930 være givet Eneretsbevilling paa den i § 1 under Punkt 1 nævnte Bane, altsaa Banen fra Taps til Haderslev, kan der meddeles Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af Strækningen fra Taps til Christiansfeld som et Led af førnævnte Bane. Forholdet er jo nemlig det nu, at der findes en Privatbane fra Kolding til Taps og en Privatbane, en smalsporet Bane, fra Haderslev over Fjestrup til Christiansfeld, og i det lange Løb vilde det jo være ganske unaturligt, om der ikke kom en Forbindelse mellem disse to Baner, saaledes at de knyttedes sammen enten i Taps eller i Christiansfeld, hvor man nu vil. Derfor er dette Forslag kommet med.

Jeg tror, jeg kan indskrænke mig her til, og med disse Bemærkninger skal jeg anbefale Lovforslaget til velvillig Behandling i det høje Ting, idet jeg tror, det er af overordentlig stor Betydning for Befolkningen i de sønderjydske Landsdele snart at faa nogenlunde Klarhed over, hvorledes den kan indrette sig med Fremtiden for Øje med Hensyn til sine Samfærdselsmidler.

Jefsen Christensen: Naar man gennemlæser alle de mange Henvendelser, der er kommet fra Befolkningen i de sønderjydske Landsdele angaaende Jernbaneforholdene dernede, dels til Trafikministeriet, dels til den i 1920 nedsatte Jernbanekommission, dels endelig til det Folketingsudvalg, der har været nedsat til Behandling af det nu her i Landstinget foreliggende Lovforslag, faar man et levende Indtryk af, i hvor høj Grad Jernbanespørgsmaalet har været i Stand til at sætte Sindene i Bevægelse dernede. Allerede før Landsdelens Genforening med Danmark begyndte Henvendelserne om forbedrede Trafikforhold gennem nye Jernbaneanlæg at komme dernede fra. Saaledes afsendtes allerede den 3. Februar 1919 et Andragende fra Ballum paa den sønderjydske Vestkyst til Trafikministeriet her i København om en Bane fra Bredebro til Ballum. I 1920 kommer der et Andragende fra samtlige Byer