

biler) i hver Retning. Faktisk var der paa denne Maade Forbindelse til og fra alle Tog paa Stambanen.

Endelig er der den Mulighed, at man kan lade Tilslutningstogene til og fra Lyntogene i Kolding køre forbi Mellestationerne, saaledes at de kun standser i Lunderskov, Vamdrup, Vojens, Røde Kro, Tinglev, Graasten og Sønderborg. Dette har Statsbanerne hidtil ikke ment at burde gennemføre, da der ikke er Trafik nok til et efterfølgende eller foranløbende standsende Tog, hvorfor Landbefolkningen maatte henvises til selv at sørge for Befordring til nærmeste Knudestation. Foranstaltningen vilde jo dog for Befolkningen paa Højderyggen være langt mindre følelig som Savn end en Flytning af den nuværende Bane til Østkystbyerne.

*ad 2 a.* Spørgsmaalet om Anlæg af en Østkystbane fra Kolding over Haderslev til Aabenraa og videre sydpaa har været behandlet af den i 1920 nedsatte Kommission vedrørende sønderjyske Jernbaneforhold.

Til Brug for Kommissionen udarbejdede Statsbanerne bl. a. Forslag til en Statsbane, udgaaende fra Kolding over Taps, Christiansfeld, Haderslev og Aabenraa til Tørsbøl (paa Banen fra Tinglev til Sønderborg) og herfra ad den dengang bestaaende Bane til Padborg. Banen var forudsat udført som enkeltsporet Hovedbane med Areal til Dobbeltspor. Længden var ca. 78 km, og Udgifterne (pr. August 1922) anslaaet til 28 Mill. Kr.

Fra anden Side fremsattes Forslag om fra Aabenraa at føre Banen direkte til Tinglev. Den samlede Længde af og Udgifterne til dette Alternativ vilde blive omtrent som for Banen over Tørsbøl.

Under Hensyn til, at Ønsket om 2det Spor paa den bestaaende Statsbane Lunderskov—Tinglev er motiveret med, at denne Bane allerede før Krigen var stærkt belastet og efter Krigens Ophør maa forventes at faa en stærkt voksende saavel gengaaende som Indenlandstrafik, maatte en eventuel Østkystbane føres, som foreslaaet i Alternativet, fra Aabenraa direkte til Tinglev, og Banen maatte paa hele Strækningen forsynes med Dobbeltspor. En Deling af Trafikken paa to enkeltsporede Baner vil ikke give nogen tilfredsstillende Løsning, dels fordi disses samlede Kapacitet ikke er saa stor som en dobbeltsporet Banes, dels fordi enkeltsporede Baner er daarligt egnede til hurtig eller svær gennemgaaende Trafik, bl. a. paa Grund af, at Krydsningerne er bundet til Stationerne. Endelig faar 2 enkeltsporede Baner Lokaltrafik paa begge Baner og dermed en større samlet Lokaltrafik end een dobbeltsporet Bane.

Udgifterne ved Anlægget af en dobbeltsporet Østkystbane kan rent skønmæssigt anslaaes at ville beløbe sig til op mod 3 Gange saa meget som Anlægget af 2det Spor langs nuværende Bane (ca. 65 mod ca. 23 Mill. Kr.), og den nye Banes Anlæg maatte i øvrigt medføre, at den nuværende Bane nedlægges, idet Udgifterne ved Driften af denne ikke vilde staa i et blot nogenlunde rimeligt Forhold til de meget beskedne Indtægter, som Opretholdelsen af Banen vilde kunne bringe. Det vilde dog være meget betænkeligt at flytte (nedlægge) en Hovedbane, der har bestaaet i ca. 80 Aar.

Da derhos Østkystbanen fører gennem et meget kuperet Terræn med Købstæderne liggende lavt ved Fjordene adskilt ved højt Land — i det foreliggende Projekt er den gennemført med 10 pro mille Stigninger —, vilde denne Bane tilmed blive dyrere i Drift end den nuværende, der er ca. 2 km kortere end Østkystbanen og fører gennem fladt Terræn med maksimale Stigninger paa 6,7 pro mille. Stationen i Haderslev vilde komme til at ligge uheldigt for Byen (antagelig Nord for Kasernen i ret stor Højde). Det er ikke undersøgt, hvad det vilde koste at anlægge Østkystbanen med samme Maksimalstigning som nuværende Stambane, men det vilde blive et betydeligt Antal Millioner ud over de 65, og samtidig vilde Banen formentlig blive længere. Omvendt maatte der, hvis de 10 pro mille bibeholdtes, anskaffes nye og sværere Lokomotiver, hvad der vilde bringe Udgiften op imod 70 Mill. Kr., samt daglig i Driften bruges flere Kul.

De Baneanlæg paa Østkysten, som Kommissionen bragte i Forslag, var en Privatbane fra Taps til Haderslev i Fortsættelse af Privatbanen Kolding—Taps og en Statsbane fra Aabenraa til Avnbøl, altsaa Anlæg, der ikke paa nogen Maade kan erstatte det foreslaaede Dobbeltspor, medens Kommissionen ikke kunde anbefale Anlægget af Østkystbanen.