

ad 2 b. Med Hensyn til Forbindelserne mellem de østlige Byer i Sønderjylland og Kolding ligger Forholdene for Tiden saaledes, idet man til Sammenligning har anført Tiderne for Forbindelserne i 1939.

	Befordringstid med Jernbane			Kilometer ad Landevej	Omtrentlig Køretid inkl. Overgang for Rutebil med faa Stop
	fra Tog 25 1942	til Tog 60 1942	Korteste Forb. 1939		
Haderslev	1 T. 30	1 T. 10	1 T. 05	27	ca. 1 Time
Aabenraa	1 T. 40	1 T. 25	1 T. 16	51	ca. 1½ Time
Sønderborg	3 T. 15	3 T. 10	2 T. 36	84	ca. 2½ Time

Statsbanerne kan ikke erkende, at Forbindelserne til og fra disse Byer er særlig daarlige. Antallet af rejsende til og fra Sønderjylland har ikke været og er ikke saa stort, at det berettiger til andre Foranstaltninger end de, der var truffet i 1939. Dengang var der 4 gennemgaaende Forbindelser med Rutebil fra Kolding til Sønderborg, dog med Vognskifte i hvert Fald i Aabenraa, og en Køretid paa knap 1 Time til Haderslev, knap 2 Timer til Aabenraa og godt 3 Timer til Sønderborg. I omvendt Retning var der 3 Ture. Strækningen Aabenraa—Sønderborg hører som bekendt ikke under Statsbanerne. At Køreplanerne senere har maattet forringes, er beklageligt, men det har disse Landsdele tilfælles med hele det øvrige Land. Sønderjylland har dog bevaret sit Eksprestogspor, hvilket ikke er Tilfældet for Sydvest- og Vestjylland.

Skal man, naar normale Forhold vender tilbage, indføre specielle Forbedringer for de østligste Byer i Sønderjylland, vil langt det billigste være at indføre gennemgaaende Rutebiler, eventuelt med Hurtigtillæg, med gunstigst mulige Køretider til og fra de vigtigste Tog i Kolding, hvor der dog maa regnes med en vis Overgangstid af Hensyn til Billetsalg og Indskrivning af Rejsegods samt til Uregelmæssigheder.

En saadan Ordning vilde for Befolkningen som Helhed være gunstigere end en Bane, der i paagældende Terræn vilde faa uheldigt beliggende Stationer, ikke alene for Haderslev, men for en Række andre Bebyggelser, hvis man da ikke vilde forlænge Baneliniens Længde til Skade for Gennemgangstrafikken og for saavel Anlægs- som Driftsøkonomien. En saadan Rutebildrift vil dog, som Tabellen foran viser, ikke give nogen stor tidsmæssig Gevinst for nogen af Byerne. Sønderborg har foruden Forbindelsen over Fredericia tillige Forbindelsen over Mommark for rejsende fra Sjælland og Østfyn om Formiddagen med 49 Minutters kortere Rejsetid end via Fredericia. Hele dette Spørgsmaal synes dog ikke egnet til Behandling og Afgørelse nu, men bør vente, til det med Bilkørselens Reorganisation efter Krigens Afslutning virkelig bliver aktuelt. Naturligvis maatte samtidig Antallet af Tog paa Stikbanerne formindskes, hvad der vilde forringe Forbindelserne til og fra Syd.

For Godstrafikken vil en Østkystbane ikke faa stor Betydning, hvad ogsaa Udtalelser i den lokale Presse understreger.

Endelig er der, som foran antydet, den Mulighed at indskrænke Standsningerne for Tilslutningstogene.

Spørgsmaalene under Punkterne 1 og 2 kan i det hele sammenfattes i følgende Punkter:

- I. Den enkeltsporede Linie Lunderskov—Tinglev er i Dag overbelastet til Skade for Toggangens Præcision, og det vil efter Statsbanernes Opfattelse efter Krigen blive nødvendigt at anlægge Dobbeltspor, naar man skal undgaa Upræcighed i Toggangen ogsaa paa tilsluttende Linier.
- II. De paagældende Vanskeligheder kan ikke løses ved i Stedet for 2det Spor at anlægge en enkeltsporet Østkystbane. De 2 Spørgsmaal har derfor ingen Forbindelse med hinanden.
- III. Jordarbejdet til Dobbeltsporet er foreslaaet udført som Beskæftigelsesforanstaltning for at skabe Arbejde til de arbejdsløse i Sønderjylland.