

[Peder Clausager.]

En for disse Byer tidssvarende Jernbaneforbindelse, en direkte Hovedbane fra Kolding over Haderslev og Aabenraa til Padborg eller Tinglev i Forbindelse med en Statsbane fra Aabenraa til Avnbøl—Sønderborg har været drøftet, og en saadan Bane er blevet stærkt støttet af en Henvendelse fra de paagældende Byer. Statsbanerne har dog ment at maatte fraraade en saadan Bane under Henviisning til de store Anlægsomkostninger og til det forventede Driftsunderskud paa en saadan Bane, og Regeringen, for hvem Spørgsmaalet har været ført frem, har heller ikke ment at kunne gaa ind for en saadan Baneforbindelse.

Ministeren for offentlige Arbejder har heller ikke kunnet tiltræde de Forslag, der har været fremført om en billigere, men dog for de paagældende Byer tilfredsstillende Ordning af Jernbaneforholdene.

Udvalget har derefter bestræbt sig for at opnaa en for de sønderjyske Østkystbyer mere tilfredsstillende Ordning af Trafikken paa de nuværende Baner og har opnaaet Tilsagn om, at Statsbanerne, naar Forholdene tillader det, vil søge Forbindelserne forbedret ved at indskrænke Standsningerne til Knudestationerne for de Tog, der har Forbindelse til og fra Lyntogene. Statsbanerne har desuden givet Tilsagn om i Forbindelse med en landsomfattende Ordning at lade de gennemgaaende Jernbanelletter være gyldige til Rutebilerne til og fra Haderslev og Aabenraa, ligesom man vil overveje, naar Forholdene tillader det, at indføre gennemgaaende Rutebiler til de sønderjyske Østkystbyer til og fra de vigtigste Tog i Kolding.

Udvalget har ogsaa drøftet Forholdene ved Vejskæringerne paa Strækningen Lunderskov—Tinglev under Hensyn til Dobbeltsporanlægget og har faaet oplyst, at de private Niveauskæringer i stor Udstrækning er tænkt nedlagt og erstattet med Viaduktanlæg eller Parallelvejsanlæg, men at Statsbanerne kun, hvor særlige Forhold gør sig gældende, vil erstatte offentlige Vejes Niveauskæringer med Viaduktanlæg, idet disse Niveauskæringer, herunder den meget generende Niveauskæring umiddelbart Syd for Vojens Station, maa behandles i Overensstemmelse med Vejkrydsloven.

Endelig har Udvalget søgt Oplysninger om Muligheden af at fremme Dobbeltsporanlægget paa Strækningen Lunderskov—Esbjerg og har faaet oplyst, at alle Jord- og Broarbejder paa de resterende ca. 20 km for længst er udført, og at Sporlægningen

efter Planen skal udføres i Finansaarene 1944—45 og 1945—46, men at Statsbanerne i øvrigt ikke for Tiden har det fornødne Skinnemateriale til Raadighed.

Udvalget indstiller herefter Lovforslaget til Vedtagelse uforandret.

A. Svensson: Som det fremgaar af den af Udvalget afgivne Betænkning og af de af den ærede Ordfører lige fremførte Udtalelser, har det føjet sig saadan, at det foreliggende Lovforslag har givet Anledning til, at det gamle Problem om Anlæg af en sønderjysk Østkystbane er blevet rejst paa ny, og det er ganske naturligt.

Begyndelsen til Jernbaneanlæg i de daværende Hertugdømmer Slesvig og Holsten blev gjort i 1844, altsaa for nu snart 100 Aar siden, da der aabnedes en Bane fra Kiel til Altona. Det var egentlig Tanken at fortsætte med en Jernbane videre op gennem Jylland, og allerede i 1846 fremkom der en Plan i den Retning. Den paagældende Bane skulde fra Rendsborg føres over Flensborg og saa gaa ind midtvejs mellem Aabenraa og Tønder samt Haderslev og Ribe, fremdeles over Silkeborg, Viborg og derfra til et passende Sted ved Limfjorden. Planen blev imidlertid ikke modtaget med alt for stor Velvilje. Man var bl. a. bange for, at en saadan Længdebane vilde fremme Hamburgs Indflydelse i Jylland for meget. Saa kom Trearskrigen, og al Diskussion om Baneanlæg standsede indtil videre.

Da Krigen var endt, blev nye Synspunkter bragt i Forgrunden. Medens Hamborg tidligere havde været det bedste Marked for den jyske Kvægesport, gik nu en stadig større Del af denne vespaa til England. Det første Jernbaneanlæg i Slesvig efter Trearskrigen blev da en Bane fra Flensborg over Husum til Tønning, og det skete efter engelsk Tilskyndelse. Det ene af de to engelske Dampskibsselskaber, der havde besørgt den ret betydelige Korn- og Kvægesport fra Tønning, ansøgte gennem Datidens mest bekendte Jernbanebygger, Sir Samuel Peto, den danske Regering om Tilladelse til Bygning af en Jernbane i Tilknytning til Dampskibsfarten. Desuden ønskede man Koncession paa Driften i 100 Aar. I 1852 fik Selskabet de ønskede Koncessioner, og i 1854 var Banen færdig. Der bestod derefter i en Aarrække en lignende Forbindelse mellem Tønning og forskellige engelske Havne som den, der senere blev iværksat mellem Esbjerg og tilsvarende engelske Havne.

Kort efter at Peto havde faaet Koncessionen, fremsatte han Forslag om Anlæg af