

imellem Højer og Skærbæk om Anlæg af en Bane langs Vesterhavsbyerne fra Højer til Skærbæk. Dette viser, at man i Sognene længst imod Vest stedse har følt Savnet af en Baneforbindelse. Det gælder særlig Sognene Randrup, Ballum og Skast, hvorimod Sogne som Mjolden, Hjerpsted og Emmerlev dog har ret god Baneforbindelse, dels gennem Tønder—Bramminge-Banen, dels gennem Højer—Tønder-Banen. Jeg skal tillade mig senere at komme tilbage til disse Forhold.

Det første Andragende, af 1919, efterfølges imidlertid allerede samme Aar af adskillige andre. Saaledes indsender Gramby Kommune d. 15. Februar 1919 et Andragende om en normalsporet Bane fra Ribe til Aarøund. I Marts samme Aar kommer der et Andragende fra Vejen og Skodborg om en Bane fra Vejen til Rødding, i Juli et Andragende om en Skraabane fra Aabenraa til Bramminge, i Oktober et Andragende om en Bane fra Ødis Bramdrup ved Taps—Vamdrup-Banen til Hjerndrup ved Haderslev—Skodborg-Banen og endelig i November et Andragende om en Statsbane fra Kolding over Haderslev og Aabenraa til Tyrstøl. Disse i 1919 indgivne Andragender efterfølges i Aarene 1920—23 af mange andre, og det ender med, at man fra forskellige Sider indgiver Andragender mod hinanden og beder den nedsatte Jernbanekommission om endelig ikke at tage dette eller hint Forslag op, „da det vil virke fuldkommen ødelæggende for os og vore Interesser“ o. s. v.

Hele dette brogede Mylder af Henvendelser angaaende Anlæg af Jernbaner i de sønderjydske Landsdele, dels til Trafikministeriet, dels til den nedsatte Jernbanekommission og nu sidst til det af Folketinget til Behandling af den højtærede Trafikministers Forslag om en delvis Ordning af Baneforholdene dernede nedsatte Udvalg kunde let give det Udseende af, at den sønderjydske Befolkning i Landsdelens forskellige Egne dog har nemmet et af Tyskernes Fyndord i den Tid, vi har været under deres Herredømme, nemlig det Ord, der hedder: So ein Ding müssen wir auch haben. Da jeg imidlertid føler det som min meget nærliggende Pligt at tage mine nærmeste Landsmænd i Forsvar, naar de staa Fare for at faa Skindet imod sig i Retning af at være noget fordringsfulde, naar det gælder om at stille Krav til Statens Kasse, vil jeg gerne have Lov til at fremhæve, at en væsentlig Grund til, at Ønskerne og Henvendelserne om Anlæg af Baner blev saa mangfoldige, som de blev,

dog maaske turde søges i Statens gode Villie til at tage det sønderjydske Banespørgsmaal op til en almindelig velvillig Undersøgelse og Prøvelse gennem en Kommission for derefter at stille Forslag om Udvidelser, Omlægninger og Nybygning af Baner indenfor finansielt overkommelige Rammer.

En saadan samlet Overvejelse af de sønderjydske Jernbaneforhold fra Statens Side maatte selvsagt afføde tilsvarende Overvejelser i de forskellige Egne af Landsdelen fra Befolkningens Side, ligesom det samme maatte blive Tilfældet indenfor Befolkningen i de tilgrænsende Omraader Nord for den gamle Grænse, og afstedkomme de mange Henvendelser, som jeg før har nævnt. Naar jeg i det hele taget har ønsket at dvæle ved dette Forhold, er det, fordi det hænder, at den sønderjydske Befolkning bliver nævnt, om end i spøgende Form, som et paa en Gang kritisk, men tillige fordringsfuldt Element indenfor det danske Folk. Det skal meget villigt indrømmes, at var der en Sans, som den sønderjydske Befolkning i særlig Grad fik opøvet under det tyske Styre, var det den kritiske. Denne Egenskab kniber det maaske noget med at faa givet den rette Moderation i Form af Tone under de Smaagnidninger, der uvægerligt maa opstaa under en fuldstændig Omlægning af hele vort Samfundsliv. Derimod tror jeg ikke, man med Rette kan sige, at den sønderjydske Befolkning ikke helt og fuldt er villig til at bøje sig ind under Tidens Krav om sund Plan og Mening og om det størst mulige Maal af Økonomi i Statens og Kommunernes Foranstaltninger, selv naar disse Krav, som det jo altid vil være Tilfældet ved Jernbaneanlæg, i nogen Grad kan komme paa tværs af lokale Ønsker, naar blot det kan erkendes, at der virkelig er Plan og Mening i det, der skabes.

Som nævnt var Ønsket om en Statsbane langs den sønderjydske Østkyst blandt dem, der først indkom til det danske Trafikministerium i November 1919. Det er forstaaeligt, at Byerne paa Østkysten føler det som en stor Ulempe, at de kun kan komme i Forbindelse med Hovedbanen og med den gennemgaaende Trafik ved Hjælp af Sidebanerne Haderslev—Vøjens og Aabenraa—Røde-Kro. Jeg er imidlertid enig i den Betragtning, at det vilde være en økonomisk uforsvarlig Handling at lægge to Statsbaner saa nær ved hinanden, som Tilfældet vilde blive, hvis den paatænkte Østkystbane blev bygget. Staten vil ikke kunne forsvare at skabe en saadan indbyrdes Konkurrence mellem disse Baner, og et privat Selskab