

Genforeningen på sporet

De sønderjyske jernbaner i årene omkring 1920

Af Hans Schultz Hansen

Indledning

Sønderjyllands genforening med Danmark i 1920 stillede regering og rigsdag over for store udfordringer med at integrere landsdelen. Målsætningen var en fuldstændig indlemmelse. Det gjaldt også på jernbaneområdet. DSB's overtagelse af Reichsbahns banelinjer, stationer og rullende materiel samt en betydelig del af personalet foregik uden store forviklinger, selv om der var meget, der skulle genopbygges efter fire års krig.¹⁾ Integration på jernbaneområdet var imidlertid ikke gjort med det. Det sønderjyske jernbanelinjenet skulle tilpasses dansk infrastruktur. Forbindelserne skulle vendes fra syd imod nord. Problemet med de små amtsbaner skulle også løses. Hverken i koncept eller regi passede de til danske forhold.

Formålet med denne artikel er at analysere disse sønderjyske jernbaneproblemer set i lyset af landsdelens genforening med Danmark. Fokus vil primært være på Den sønderjyske Jernbanekommission, som blev nedsat af Ministeriet for offentlige Arbejder sidst på året 1920. Dens virke skal skildres og vurderes, brydningerne inden for den skal fremdrages, ligesom dens betydning for den videre udvikling af det sønderjyske jernbanelinjenet skal undersøges.

Den sønderjyske Jernbanekommission er tidligere behandlet i en artikel i *Jernbanehistorisk Årbog* 1998 ved Lars Viinholt-Nielsen hovedsagelig på grundlag af kommissionens betænkning og andet trykt materiale.²⁾ Ønsket om at gå i dybden med de nævnte problemstillinger nødvendiggør imidlertid en undersøgelse på grundlag af kommissionens



Blandt genforeningssommerens mange fester var de første DSB-togs ankomst. Her er det første danske tog – med DSB F 435 foran – ankommet til Skelde station på Broagerland, og personalet flokkes ved toget den 17. juni 1920.



arkiv. Det indgår som journalsag 2377/1924 i Trafikministeriets række med jernbanesager.³⁾ Her er forskellige versioner af udvalgets betænkning bevaret sammen med dets forhandlingsprotokol og et fyldigt materiale om de mange andragender om nye jernbaner, som befolkningen sendte til kommissionen. Her findes også materiale om den videre behandling i Jernbanerådet og på Rigsdagen.

Jernbaner i Slesvig indtil 1914

Spor- eller stiafhængighed betegner inden for samfundsvidenskab det forhold, at mønstre lagt i fortiden indsnævrer råderummet for fremtidens beslutningstagere. Sporafhængighed gør sig særlig gældende for jernbanerne – både i bogstavelig og overført betydning. Anlæg af jernbaner med tilhørende dæmninger, jernbanebroer og vejbroer samt bygninger kræver enorme investeringer. Jernbaner kan gribe stærkt ind i eksisterende bebyggelser og øvrig infrastruktur. Jernbaner forandrer bysystemer og samfærdselsmønstre. Er sporene først lagt, kan man derfor ikke genopfinde jernbanekortet fra nyt. Man må oftest nøjes med at udbygge og tilpasse spornettet, og selv det betyder store omkostninger. For at forstå Den sønderjyske Jernbanekommissions virke må vi derfor først se på tilblivelsen af det jernbanelnet, som fandtes i landsdelen i 1920.⁴⁾

I 1862 fik den britiske jernbaneentreprenør Samuel M. Peto og konsorter koncession på anlæg og drift af banen Flensborg-Vamdrup med sidebaner. Delstrækningen Flensborg-Vojens blev indviet i 1864, Vojens-Farris i 1866. En side-

bane til Haderslev åbnede i 1866, til Tønder i 1867 og til Aabenraa i 1868. Ønsket om at minimere anlægsudgifterne ved at lægge jernbanen i det flade landskab vest for israndslinjen i stedet for at føre den igennem det bakkede terræn omkring fjordbyerne betingede denne linjeføring. Den blev en grundskavank ved længdebanen i Sønderjylland, som navnlig Aabenraa og Haderslev fik at føle. Det sved ekstra, fordi de sønderjyske købstæder generelt sakkede agterud i den tyske tid i forhold til deres danske og holstenske konkurrenter.⁵⁾ På vestkysten blev der i 1887 åbnet en bane Frederiksstad-Ribe. Herfra blev der i 1888 skabt forbindelse fra Bredebro til Løgumkloster, og i 1892 kom sporet fra Tønder til Højer Sluse. I 1901 fik Sønderborg som sidste sønderjyske købstad sin togforbindelse. Det skete med en bane via Gråsten til Tørsbøl, hvorfra der både gik skinner i retning mod Padborg og Tinglev. I 1910 blev der lagt spor fra Vester Sottrup på Sønderborgbanen til Skelde på Broagerland.

Disse normalsporede baner betjente den regionale trafik af mennesker og gods mellem de sønderjyske byer og den overregionale trafik ud af landsdelen. Den lokale trafik mellem købstad og opland blev også lagt på skinner. Anlæg af smalsporede baner begyndte i 1883 i Flensborg amt. Fra slutningen af 1890'erne bredte amtsbanerne sig til Sønderborg, Aabenraa, Haderslev og Tønder amter. Det tætte net af jernbaner fik stor betydning for person- og godstransporten. De første biler kom frem ved århundredskiftet, men blev først efter 1920 en konkurrent til togene.

Jernbanerne fik betydning for lokaliseringen af byvæksten. Mens Haderslev og Aabenraa stagnerede, opstod be-

Natten mellem den 16. og 17. juni 1920 overtog DSB driften af de sønderjyske statsbaner, således også Tinglev Station. Dagen efter blev det tyske og danske jernbanepersonale opstillet til fælles gruppefotografering foran stationen. I forreste række sidder: uidentificeret; assistent Anders Peter Larsen, tysk assistent Petersen; dansk stationsforstander Johan Adolph Wissenbach; dansk trafikinspektør Juel Hansen; tysk stationsforstander Hansen; dansk trafikkontrollør Christian Vilhelm Stuhlmann, dansk rangerformand Andersen; dansk assistent J.C. Jensen samt dansk trafikinspektør Sahl.

I midterste række står: to danske togførere; tysk togfører; dansk assistent Hollesen; dansk assistent Skafting; dansk assistent Lomholt, tysk assistent; dansk assistent R. Andreasen; tysk underassistent; dansk overportør Henriksen; tysk assistent Jespersen; dansk assistent Laust Rasmussen, dansk assistent August Robert Wehnert samt tysk jernbanerestauratør.

I bageste række står: to danske togførere; dansk assistent A.M. Andersen; dansk kontrollør Christensen; dansk baneformand; tre danske portører; dansk overportør Lindhardtzen; dansk portør; dansk overportør; dansk assistent Kort Andreas Cortsen samt dansk assistent Jesper Jensen.

tydelige stationsbyer i knudepunkterne på den østlige længdebane.⁶⁾ Vojens og Rødekro opstod på bar mark, mens stationsbyen Tinglev først efterhånden voksede hen til kirkebyen af samme navn. I den vestlige del af Haderslev amt med langt til nærmeste købstad blev der plads til fire store stationsbyer: Toftlund, Gram, Rødding og Skærbæk. I Sundeved voksede Gråsten sig stor som stationsby, mens der ikke var plads til nye, større stationsbyer på Als. Heller ikke Bredebro blev nogen stor stationsby.

I de sidste år før 1914 diskuterede man en østkystbane Flensborg-Aabenraa-Haderslev og videre nordpå for at afhjælpe 1860'ernes uheldige linjeføring uden om Aabenraa og Haderslev. I 1911 blev jernbanedirektionen i Altona bemyndiget til at forberede en bane, som skulle udgå fra hovedlinjen ved Bolderslev eller Hjordkær, gå over Aabenraa til Haderslev og igen slutte sig til hovedlinjen ved Sommersted eller Lerte. Forslaget satte sindene i bevægelse. Den traditionelle rivalisering mellem sønderjyske byer og egne fik beboerne i Haderslev vesteramt til at protestere mod østkystbanen og i stedet foreslå en udbygning af hovedlinjen med dobbeltspor fra Tinglev til Vamdrup. Bedre blev det ikke, da argumentationen for østkystbanen blev fedtet ind i nationalpolitiske motiver. Den slesvig-holstenske overpræsident mente, at banen skulle styrke forbindelsen sydover og brede købstædernes tyskthed ud i de danske landsogne. De dansksindede ville ikke støtte, hvad de så som et fortyskningsprojekt. Der stod diskussionen, da Første Verdenskrig brød ud og standsede planen. Var krigen ikke kommet, var den sandsynligvis blevet realiseret. Da krigen var forbi, blev planen taget frem igen. I maj 1919 fik jernbanedirektionen på ny bemyndigelse til at udføre forarbejder til banen. I sikker forvisning om, at landsdelen ville komme til Danmark, var planen ikke længere kontroversiel på dansk side. I september 1919 forlangte halvandet hundrede repræsentanter for købstæder, flækker og landkommuner en østkystbane Tørsbøl-Aabenraa-Haderslev-Kolding. Jernbanediskussionen var levende allerede før Sønderjyllands genforening med Danmark.⁷⁾

Slesvigs deling 1920

Krigsårene 1914-18 skabte materiel og mental nød. Det mærkedes også på jernbanedriften. Den løbende nedslidning af banelegeme og rullende materiel bragte sammen med manglen på reservedele og erstatningsmateriel banedriften på sammenbruddets rand. Da soldaterne i november 1918 vendte hjem fra fronten, var det et sørgeligt syn: "Vognene er stærkt medtaget; ruderne splintret, malingen afslidt, gummislangerne ødelagt." Varme og belysning manglede i kupeerne.⁸⁾

En afgørende faktor for jernbanenettets fremtidige udformning var Flensborgs skæbne. Kom byen med til Danmark, ville den genforenede landsdel beholde et bysystem med et landsdelscenter med tilknyttede regionale centre og oplandsbyer. Selv om Flensborg uden sit sydlige opland ville være svækket og have hårde odds imod sig med sin altovervejende tysktalende befolkning og sin beliggenhed i et hjørne af landsdelen, kan det ikke udelukkes, at byen netop i kraft af jernbanenettet kunne udvide sit opland mod nord op i Sydjylland, i hvert fald hvis togforbindelserne blev lagt sådan til rette, at de sydjyske byer fik hurtigere rejsetid til Flensborg end til Århus. Sammenholdt med en stærk statslig satsning på Flensborg bl.a. med et dansk universitet kunne det have givet den jyske halvø til landsdelscentre. Som bekendt gik det ikke sådan. Flensborg fik et stort tysk flertal ved afstemningen og forblev syd for den nye grænse.⁹⁾ Sønderjylland mistede sit landsdelscenter. Ingen af de fire genforenede købstæder havde potentiale til at udvikle sig til Flensborgs efterfølger. Så meget desto mere som den danske stat af nationalpolitiske grunde sørgede for at tilgodese alle fire byer med statslige institutioner frem for at samle den i den by, som stod stærkest som regionalt center: Haderslev. Med Danmarks andet universitet styrkede Århus i stedet sin position som jysk landsdelscenter – nu også for Sønderjylland.¹⁰⁾ På jernbanefronten betød denne udvikling, at planlægningen måtte rette sig imod at skabe gode forbindelser til det øvrige land fra alle sønderjyske byer og egne frem for at lade dem pege mod ét centrum i landsdelen selv.



*DSB's generaldirektør,
Th. Andersen-Alstrup,
blev formand for
Den sønderjyske
Jernbanekommission*

Den sønderjyske Jernbanekommission

Den 30. november 1920 nedsatte minister for offentlige arbejder i Venstreregeringen Neergaard, M.N. Slepsager, Den sønderjyske Jernbanekommission. Den skulle foretage en samlet behandling af de sønderjyske jernbaneforhold og på det grundlag udarbejde en betænkning. Den skulle især undersøge og vurdere de eksisterende jernbaner i trafikmæssig og økonomisk henseende. Kommissionen skulle tillige fremsætte forslag til udvidelser og andre ændringer i jernbanenettet. Den skulle navnlig bedømme, om anlæg af nye jernbaner, statslige såvel som private, kunne anbefales. Kommissionen skulle både se på baner inden for landsdelen og baner som havde til formål at forbedre jernbaneforbindelsen herfra til de andre landsdele. Betydningen af sådanne baner for de enkelte egne og landet som helhed skulle sammenholdes med udgifterne. Der skulle desuden "tages hensyn til den tilstand, hvori statens finanser for tiden befinder sig". Derfor skulle kommissionen opstille en prioriteret liste. Endelig skulle kommissionen udtale sig om fremtiden for de sønderjyske amtsbaner.

Kommissionen fik hele 20 medlemmer. Formand blev DSB's generaldirektør Theodor Andersen-Alstrup. Ministeriet var repræsenteret ved kontorchef A. Holck Colding. Fra DSB kom ud over generaldirektøren direktøren for baneafdelingen, Th. Raben, med overingeniør H. Flensborg som suppleant. Også distriktschef J.J. Graae kom fra DSB. Fra statens tilsyn med privatbanerne mødte direktøren, H. Helweg. Ingeniør K. Møller-Holst fra København havde været anlægsingeniør på Trolldhedebanen. Sagkundskaben var dermed rigt repræsenteret. Det samme gjaldt Christiansborg med syv folketingsmænd og tre landstingsmænd. Det var Chr. Ernst Christensen fra Asserballe på Als (V), proprietær Rasmus Raffnsøe fra Aastorp ved Taps (C), direktør Charles Tvede fra Helsingør (C), gårdejer Jens Peter Lill Lund fra Svejgaard ved Bagsværd (V), driftsbestyrer ved de syd-fynske og nordvestfynske jernbaner Johannes Stensballe (V) fra Odense, typograf Christian Lageri (R) fra Haderslev, fhv. statsminister Th. Zahle fra København (R), redaktør og

senere borgmester Knud Hansen fra Kolding (A) og redaktør J.P. Sundbo fra Esbjerg (A). Fra den sønderjyske landsdel kom gårdejer N. Thuesen fra Høgsgård ved Christiansfeld, grosserer A. Outzen fra Mariesminde ved Haderslev, borgmester Holger Fink fra Aabenraa, gårdejer Th. Thomsen fra Ravsted, gårdejer Hans Lorenzen fra Ballum og gårdejer Niels Skrumsager fra Toftlundgård ved Rødding. Sønderjyderne kunne ikke klage over manglende repræsentation, landsdelens enkelte egne ej heller.¹¹⁾ Eftertiden må snarere stille spørgsmålet, om det ikke var for meget af det gode med de mange jernbaneeksperter, politikere og sønderjyder. Især springer den dobbelte repræsentation af de politiske partier i øjnene.

Kommissionen holdt sit første møde den 17. december 1920 i København. Andersen-Alstrup lagde op til en generaldebat efterfulgt af en rejse til Sønderjylland. Der blev omdelt en fortegnelse over de ønsker om nye jernbaner, som var indkommet forud for mødet fra syd- og sønderjyderne. Sundbo mente, at man skulle søge at få endnu flere andragender frem fra befolkningen. Generaldebatten blev der ikke meget af. Diskussionen kom straks til at dreje sig om forskellige nye linjeføringer foruden amtsbanernes fremtid. Holger Fink argumenterede for en østkystbane og ønskede amtsbanerne solgt til private hurtigst muligt. Th. Thomsen ønskede en midtlandsbane fra Vejen i nord til Bylderup-Bov i syd og en bane fra Aabenraa til Ballum. Niels Skrumsager ville have amtsbanerne nedlagt og ønskede i stedet en østkystbane, en midtlandsbane og en bane fra Ribe til Gram og ombygning af amtsbanen Gram-Vojens til normal sporbredde samt en bane Aabenraa-Ballum – altså to nye længdebaner og to delvis nye tværbaner! Raffnsøe var mere beskeden med sit ønske om en bane fra Taps til Christiansfeld. Thuesen støttede østkystbanen og foreslog derudover en bane fra Fjelstrup til Hejlsminde. Raffnsøe og Thuesen ønskede dermed begge forbindelse til Kolding Sydbaner. Lorenzen støttede en bane Aabenraa-Ballum og nævnte ønsket fra Højer om en marskbane herfra til Ballum og videre til Skærbæk. Knud Hansen tilsluttede sig østkystbanen og

Kort over jernbanerne i Slesvig 1914 med strækningernes
 åbningsår - dvs. udgangspunktet for Den sønderjyske
 Jernbanekommissions arbejde, udarbejdet af Jørgen
 Andersen til Sønderjyllands Historie, 2009.



midtlandsbanen. Det store lokalpatriotiske slagsmål om jernbanerne var begyndt. Principielle og systematiske overvejelser om jernbanerne og deres aktuelle og kommende betydning for trafikken og samfundet nationalt og regionalt blev ikke gjort på dette første møde. Toget i forhold til lastbilen blev sporadisk berørt af Holger Fink, der beklagede sig over, at lastbilerne for tiden ødelagde vejene, fordi baneforbindelserne var for dårlige. At de permanent kunne erstatte jernbanerne, så han således ikke som en mulighed. Kommissionens fokus blev allerede på det første møde at fremkalde og behandle andragender fra den sønderjyske befolkning og på det grundlag udvælge de projekter, som skulle realiseres.¹²⁾

Debatten blev fortsat på kommissionens næste møde den 19.-20. april 1921. Denne gang lykkedes det bedre at få en principiel diskussion i gang. Raffnsøe spurgte således, om jernbanedrift overhovedet kunne betale sig i forhold til rutebilsdrift. Han nævnte flere eksempler på eksisterende busruter og konstaterede, at privatbanernes forrentning derfor var ringere. Christensen oplyste, at der var planer om at gøre amtsbanerne til en slags sporveje ved at indsætte motorvogne i stedet for damplokomotiver. Jernbaneeksperterne ytrede sig ikke om dette principielle spørgsmål og blandede sig i det hele taget kun undtagelsesvist i debatten, men lod politikerne og sønderjyderne om at tale. Graae udtalte dog, at det af de mange foreslåede jernbanelinjer kun var østkyst-



Flensburg stemte tysk ved afstemningen i 1920, og derfor kom Sønderjyllands gamle hovedby til at ligge syd for grænsen, hvorved den mistede sit nordlige opland og sønderjyderne deres gamle landsdelscenter. Der gik dog stadig tog nordfra til Flensburg. Her ses den sydgående dagforbindelse mod byen, der passerer Sommersted station ca. 1925. Toget er overvejende oprangeret af preussiske vogntyper.



Den sønderjyske Jernbanekommission foretog en flerdages rejse til Sønderjylland og blev ved den lejlighed fotograferet i haven hos et af de sønderjyske medlemmer, gårdejer N. Thuesen på Høgsgård ved Christiansfeld. Thuesen ses i midten. Skønt han efter sønderjysk skik kaldte sig gårdejer, var han en af Haderslevvejens mange proprietærer (Museum Sønderjylland - Mediearkiv).

banen, som havde betydning som transitbane, mens resten alene ville være oplandsbaner. Denne vigtige skelnen blev dog ikke bærende for kommissionens videre arbejde.

En principiel diskussion af forholdet mellem jernbaner og veje blev kun antydet. Thuesen fandt som Fink, at bilerne ødelagde vejene, og han ønskede jernbaneforbindelser for at aflaste vejene. Han så dermed veje og jernbaner som to parallelle transportsystemer. At de kunne supplere hinanden, var hverken han eller andre medlemmer af jernbanekommissionen inde på. En sammentænkning mellem jernbanerne og den storstilede opgradering af de sønderjyske veje, som sideløbende blev planlagt med "den store vejplan", fandt således ikke sted, skønt vejplanen var blevet godkendt af regeringen en uges tid før mødet!¹³⁾ Grundlæggende må ansvaret for den udeblevne koordinering af transportplanlægningen imidlertid placeres hos regeringen.

Et tredje principielt spørgsmål var forbindelsen mellem Sønderjylland og det øvrige land. Knud Hansen ville give det første prioritet: "Det gælder allerførst om at få forbindelserne med det gamle land i orden. Det må ske hurtigt." Det samme ville Skrumsager, som fremhævede, at de eksisterende banelinjer var orienteret sydpå: "Nu må man tænke på at få trafikken nordpå...". Han ønskede derfor jernbaner, som forbandt det nordlige Sønderjylland med det sydlige Nørrejylland. Christensen fra Als supplerede med behovet for en bro over Alssund og en færgeforbindelse mellem Fåborg, Bøjden og Als - underforstået med en jernbane. Det ville forbinde Sønderjylland med øerne. Tvede sluttede sig til og fremhævede: "Det gælder om at skaffe hurtig og god forbindelse til København." Fink fandt det derimod

naturaligere om trafikken fra landsdelen til hovedstaden blev ledt mod nord i stedet for via Sønderborg-Fåborg.

Et fjerde principspørgsmål gjaldt længdebaner og tværbaner kontra diagonalbaner. Sundbo fandt, at fire længdebaner (de to eksisterende samt østkyst- og midtlandsbanen) ville blive for meget og talte i stedet for en diagonalbane Aabenraa-Rødekro-Bramming-Esbjerg. Skrumsager fandt, at en diagonalbane burde føres til Ribe i stedet for Bramming. Thuesen frarådede helt en diagonalbane og holdt på østkystbanen. Thomsen var også imod diagonalbaner. Fink så derimod gerne en bane fra Rødekro til Bramming, og han fandt, at midtlandsbanen burde gå til Tønder i stedet for Bylderup-Bov: "Midtlandet har mere interesse af at få forbindelse med de fire købstæder. Det gælder at få midtlandet lukket op, så vil befolkningstætheden der stige. By- og landinteresser falder i virkeligheden sammen, den sunde konkurrence er nyttig for begge parter. Ulykken ved et nuværende banesystem er netop, at det udelukker forbindelsen mellem amterne og hæmmer konkurrencen." Fink så således jernbanerne i et egnsudviklingsperspektiv.¹⁴⁾

Forslag til banestrækninger

Kommissionen modtog fra starten en række skriftlige forslag om anlæg af jernbanelinjer, heriblandt nogle som forud var sendt til andre myndigheder. I dagene 6. til 13. maj foretog den en rundrejse til de sønderjyske jernbaner. Den mødtes i den forbindelse med 28 deputationer, der fremsatte ønsker om bestemte jernbanelinjer; nogle linjer havde flere deputationer som fortalere. Kommissionen lagde mange

kræfter i at studere henvendelserne og lytte til deputationerne for at tage grundigt stilling til de mange ønsker. Samtalerne med deputationerne blev fyldigt refereret i forhandlingsprotokollen, ligesom de skriftlige henvendelser blev trykt i betænkningerne. De mange ønsker viste,

hvor engageret den sønderjyske befolkning var i jernbanespørgsmålet. De afspejler dens tro på, at jernbanen også var fremtidens transportform – lokalt såvel som regionalt og nationalt. De mange ønsker skal her søges anskueliggjort i tabelform og ved et kort:¹⁵⁾

Nr.	Dato breve	Dato deputation	Strækning	Bemærkninger
1	21/11-1919, 9/1, 12/1, 6/2-1920, 26/2, 9/3, 7/4-1921, 18/10-1922	6/5, 7/5-1921	Kolding-Taps-Christiansfeld-Haderslev-Aabenraa-Tørsbøl/Tinglev/Gråsten	Østkystbanen
2	Juni 1920, 14/6, 22/6-1920	6/5-1921	Hejlsminde-Fjelstrup	
3	23/10-1919	6/5-1921	Ødis-Bramdrup-Hjerndrup	
4	Mar. 1919, 10/5-1921, udat.	11/5-1921	Vejen-Skodborg-Rødding	
5	Jan. 1920, 25/2-1921	11/5-1921	Holsted-Rødding	
6	15/2, 17/2, 10/4, 19/4-1919, 26/1, 17/2-1921	6/5-1921, 11/5-1921	Ribe-Gram-[Vojens]	Tværbane
7	1/8-1920, 7/1, 9/1-1921	13/5-1921	Rødekro-Løgumkloster-Bredebro-Ballum	Tværbane
8	3/2-1919, 28/3.20, nov. 1920, 12/3-1921	13/5-1921	Bredebro-Ballum	
9	Sep. 1920, 10/1, 1/2, 8/5-1921.	9/5-1921	Højer-Ballum-Skærbæk	
10	Juli 1919, 15/1, april-maj 1921.	12/5-1921	[Bramming/Ribe-Gram]-Arnum-Toftlund-Hellevad-Rødekro-[Aabenraa]	Skråbanen
11	Udat., 19/2, 23/3, 13/4, 9/5-1921	9/5-1921, 12/5-1921	Vejen-Rødding-Gram-Arnum-Toftlund-Branderup-Bedsted-Bylderup/Tønder	Midtlandsbanen
12	5/2-1921, udat.	10/5-1921	Ribe-Fjersted/Roager-Arnum	
13	Udat.		Arnum-Løgumkloster	
14	23/7-1919, udat.	6/5-1921	Haderslev-Aarø Sund	Med færge til Assens
15	18/1-1921, 5/8-1922	8/5-1921	Sønderborg-Asserballe-Fynshav	Med færge til Fåborg
16	19/2-1921		Haderslev-Branderup	
17	Udat. og 5/2-1921	6/5-1921	Hejlsminde-Christiansfeld-[Ødis-Bramdrup/Rødding-Bramming]	
18	April 1921		Vejen-Skodborg-Rødding-Gram-Arnum-Løgumkloster-Tønder	Midtlandsbanen
19	13/5-1921	9/5-1921	Bylderup Bov-Rens	
20	15/4-1921		Padborg-Rinkenæs	
U.nr.	6/5-1921	8/5-1921	Skodsbøl-Eggersund-[Gråsten]	
U.nr.	1/5, 6/5, 28/9, 19/11-1922		Aabenraa-Felsted-Gråsten/Avnbøl/Vr. Sottrup	

længdebane. Initiativtagerne ønskede en statsbane, skønt formanden for de private Kolding Sydbaner, proprietær J.C. Thygesen fra Dalbygaard, var formand for udvalget. Borgmester Oluf Beck fra Kolding var med. Repræsentanterne fra de sydligere egne havde mindre tyngde. Linjen skulle være normalsporet og gå fra Kolding over Taps til Christiansfeld, via Bjerning til Haderslev og herfra over Hoptrup, Djernæs, Genner og Løjt Kirkeby til Aabenraa, hvorfra den over Lundsberg skulle gå via Felsted og Kværs til Tørsbøl, hvor der var eksisterende forbindelser mod syd til Flensborg, mod øst til Sønderborg og mod vest til Tinglev og Tønder. På strækningen Kolding-Taps kunne man nøjes med at udbygge Kolding Sydbaners eksisterende spor. Ellers var der tale om et nyt spor hele vejen til Tørsbøl. Der skulle anlægges 63 km ny jernbane og ombygges 15 km. Der var i andragendet regnet med et enkelt spor, men udbygning til dobbelt spor kunne ske, såfremt den eksisterende hovedlinje Padborg-Vamdrup skulle føres over til den nye. Med de mange kilometer nyt spor gennem østkystens morænelandskab blev der tale om et dyrt anlæg. Omkostningerne blev af Kolding Sydbaners driftsbestyrer, ingeniør P.H. Tarp, anslået rundt til 20 mio. kr. Dertil kom "et par" mio. kr. til udbygning af Kolding-Taps.¹⁶⁾

Ansøgningen var ikke sendt i harmoni med de sønderjyske købstæder. Den 9. januar 1920 protesterede "Jernbaneudvalget for Købstæderne Haderslev og Aabenraa" med de respektive borgmestre Nicolai Svendsen og Holger Fink over, at deres ønske om repræsentation i det førnævnte udvalg var blevet afvist. De havde derfor dannet deres eget udvalg. De vedlagde en længere redegørelse for forløbet. Initiativet var udgået fra Kolding Sydbaners bestyrelse allerede i marts 1919. Byrådene i Haderslev og Aabenraa var utilfredse med at være koblet af initiativet. De mente, at forslaget fra Kolding stred imod de sønderjyske købstæders interesser, uden at det klart fremgår hvorfor.¹⁷⁾ Koldingudvalget indsendte en redegørelse med sin version. Man havde søgt repræsentation ved de sønderjyske byers handelsforeninger og for omegnens landboforeninger, altså fra

erhvervskredse. Som reaktion på Finks kritik af, at udvalgets talsmand ikke var sønderjyde, overgav Thygesen formandsposten til proprietær N. Thuesen fra den nordlige del af Haderslev Amt. Koldingudvalget var imidlertid stålsat i sin afvisning af at optage borgmestrene fra Haderslev og Aabenraa.¹⁸⁾ Som altid i sådanne rivaliseringer er det vanskeligt at placere et ansvar. Det virker, som om man i Kolding ikke havde blik for skævheden i udvalget, når Koldings borgmester var med, mens Haderslevs og Aabenraas ikke var det, ligesom man var ualmindeligt uvillig til at rette op på skævheden.

Da kommissionen i maj 1921 besøgte Sønderjylland, blev den derfor opsøgt af to deputationer til fordel for østkystbanen. På amtshuset i Haderslev mødte en deputation med proprietæerne Thuesen og Thygesen i spidsen. De ønskede banen anlagt som en statsbane, men drevet som en privatbane. Fabrikant Sabroe fra Haderslev ønskede også banen drevet som statsbane. Der var også divergerende synspunkter mellem by og land, hvor landet ønskede en lokalbane, mens byerne ønskede en direkte post- og eksprestogsforbindelse. På rådhuset i Aabenraa mødte en deputation fra Haderslev og Aabenraa. Grosserer Michaelsen fra Haderslev skar ud i pap, at man ønskede en gennemgående forbindelse Fredericia-Flensborg-Hamburg "uden alt for meget hensyn til særlige lokalinteresser". Fabrikant Sabroe, der deltog i begge deputationer, påpegede, at Haderslev og Aabenraa vist nok var de eneste købstæder i landet, som ikke lå ved en hovedforbindelse. Rådmand Frost fra Aabenraa nævnte de tyske planer fra før krigen. Fink fandt, at persontrafikken skulle ledes ind over købstæderne, mens den gennemgående godstrafik kunne benytte den eksisterende længdebane. Han fremhævede, at deputationen ønskede banen anlagt og drevet af staten. Her nærmer vi os nok konflikten mellem de to udvalg: det nordlige skelede til Kolding Sydbaners interesse i at udvide sin forretning sydpå, mens det sydlige ønskede staten involveret i driften, underforstået for at sikre Haderslevs og Aabenraas interesser over for Kolding.¹⁹⁾ Denne interesse modsætning var reel, men uenig-



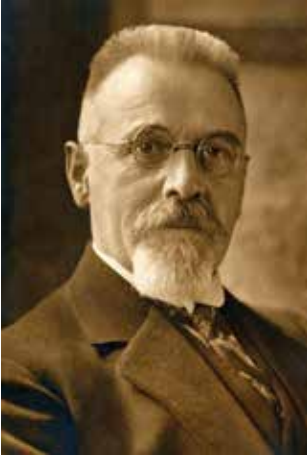
Gårdejer Niels Skrumsager fra Toftlundgård ved Rødding var et andet af kommissionens sønderjyske medlemmer. Her tager han på kommissionens udflugt et hvil på en af de mange sten, som markerede den nye dansk-tyske grænse. Han sidder både i Danmark (D) og i Tyskland (DRP – Deutsches Reich Preussen, på stenens modstående side). Skrumsager var fortaler for gode togforbindelser mellem det sønderjyske midtland og det sydjyske område (Museum Sønderjylland – Mediearkiv).

heden mellem byerne styrkede næppe sympatien for østkystbanen i Den sønderjyske Jernbanekommission.

Flere henvendelser ønskede en alternativ linjeføring for østkystbanen. Uge, Røllum, Torp og Tinglev foretrak Tinglev som banens slutpunkt. Strækningen Flensborg-Tinglev havde dengang det dobbeltspor, som vore dages sønderjyske politikere ønsker genetableret, og med en afbøjning ved Lovtrup og Uge mod Aabenraa ville østkystbanen blive kortere og billigere. Aabenraa ville få bedre forbindelser vestover, og landmændene, handelsmændene og grossererne på østkysten ville få direkte tilslutning til heste- og kreaturmarkederne i Tønder og græsgangene i marsken. Man overså, at den traditionelle, ekstensive sønderjyske kødkvægsproduktion skulle vige for intensiv dansk mælke- og svineproduktion.²⁰⁾ Felsted og Gråsten ønskede derimod at trække østkystbanen mod øst med slutpunkt i Gråsten. Så ville den fremme afsætningen fra den frugtbare og tætbefolkede egns intensive landbrug og badeturismen på Gråstenegnen. Amtsbanen Aabenraa-Gråsten med dens uheldige svinkeærinde over Varnæs og Bovrup kunne da nedlægges.²¹⁾ I Kværs holdt man på den oprindelige tilslutning til Tørsbøl, som udgjorde et godt kompromis mellem de vestlige og østlige alternativer.²²⁾ Det er vanskeligt at være uenig i dette synspunkt. Via Tørsbøl ville østkystbanen gå en nogenlunde lige vej til Flensborg, afkorte rejsetiden mellem Sønderborg og Aabenraa betydeligt og stadig give en rimelig forbindelse vestover via Tinglev. I Kværs slog man tillige på de nationale strenge: "Thi skal hele den sydlige

del af Aabenraa Amt og dele af tidligere Flensborg Amt, helt ned til Flensborg Fjord, vindes og knyttes varigt og nærmere til vort gamle land og få adgang til en brugelig og mulig forbindelse nordpå i stedet for som nu at være anvist på at tage til Flensborg, så er det ubetinget påkrævet, at banen må føres midt ind i "Tietje bæltet"s område..."²³⁾ Tiedje-linjen var et tysk grænsekrav fra foråret 1920, som ville beholde Højer, Tønder, Tinglev, sognene der ind imellem og nordsiden af Flensborg Fjord for Tyskland. Med dette argument skød folkene i Kværs dog sig selv i foden, da Tinglev lå mere centralt i Tiedje-bæltet end Tørsbøl.

Den anden længdebane var midtlandsbanen. Den kom i spil i februar 1921 efter kommissionens nedsættelse. Delstrækningen Vejen-Rødding var dog allerede var bragt på bane i marts 1919. Sporet skulle gå fra Bylderup på Tinglev-Tønder-banen og nordpå over Ravsted til Branderup, hvorfra den skulle følge det eksisterende amtsbanespor via Toftlund, Arnum og Gram til Rødding og derfra gå videre ad en ny jernbane til Vejen. En sidebane Branderup-Haderslev skulle ligeledes følge et eksisterende amtsbanespor, men kunne også føres med statsbanen fra Over Jerstal til Haderslev via Vojens. Henvendelsen blev støttet af Branderup, Agerskov, Bevtoft, Ravsted og Bylderup sogne samt Haderslev købstad. Siden kom Toftlundegnen også med. Argumentationen for banen var først og fremmest lokalinteresser, men der blev også skelet til ønsket om at øge produktionen i midtlandet og den kulturelle betydning, som banen ville få for de sydlige, sprogblandede egne, altså en nationalpolitisk begrundelse. Som ved østkystbanen kom der alternative krav til den sydlige endestation. Fra Tønder by og omegn ønskede man banen ført fra Bedsted til Tønder. Begrundelsen var Tønders vanskelige situation efter den nye grænses afskæring af byens sydlige opland. Nok engang blev hensynet til kvægeksperten til Hamborg nævnt sammen med kultivering, tørvegravning og brændselsproduktion i de store statslige moser ved Kongsbjerg og i skovene ved Draved. Et andet krav gik på at føre banen over Løgumkloster.²⁴⁾ Midtlandsbanen blev også støttet af deputatio-



Borgmester Holger Fink, Aabenraa, så det sønderjyske jernbanespørgsmål i et genforenings- og egnsudviklingsperspektiv, men glemte ikke Aabenraas interesse. Sammen med Haderslevs borgmester følte han sig selv og sin by overset af Koldings Sydbaner (Museum Sønderjylland – Mediearkiv).

ner. Her blev en tredje endestation bragt på tale, nemlig Jejsing. Desuden blev det fremført, at længdebaserne var mere loyale mod byerne, mens de foreslåede skråbaner ville blive "rovbaner" for disse.²⁵⁾

Forslaget til en skråbane eller diagonalbane kom i juli 1919. Den skulle via Rødekro forbinde Aabenraa med den vestligste del af Sydjylland. Undervejs skulle den gå igennem Hellevad, Agerskov, Toflund, Arnum og Gram. Som endestation kom både Bramming og Ribe i spil. Det centrale var, at der fra begge byer var videre forbindelse til Esbjerg. En begrundelse for skråbanen var således, at den kommende genforening ville betyde store forandringer for ind- og udførslen, som krævede en forbindelse mellem en havn på østkysten med en havn på vestkysten. Nok engang nævntes hensynet til kvægets fedning i marsken og kvægmarkedet i Tønder. Fik man dertil en bane fra Haderslev via Vojens til Gram, kunne man endvidere forbinde de to stiftsbyer Ribe og Haderslev. Initiativtagerne så deres projekt som et alternativ til midtlandsbanen.²⁶⁾

Der var også forslag om to *tværbaner*. Længst mod nord fremkom der i februar-april 1919 og igen i februar 1921 ønsker om en bane fra Ribe over Gram til Vojens. Der var kommunal tilslutning til tanken både i Gram, Ribe og Haderslev. I Ribe var begrundelsen byens vanskelige stilling efter grænsedragningen i 1864, der havde efterladt den som en "afkrog" og berøvet den oplandet mod syd og øst. Det drejede sig om at generobre det tabte. Forbindelsen skulle gå via Obbekjær, Fæsted og Fole til Gramby, hvorfra der gik tog i tre retninger, herunder Vojens. Der var bred tilslutning fra Ribes grundejerforening, turistforening, foreningen af 1918, handelsforeningen og fællesorganisationen. I Haderslev fandt man, at banen ville dele oplandet imellem de to byer på en naturlig måde. Bevtoft ønskede, at banen skulle gå via denne by. En deputation med stiftamtmand Viggo Haarløv fra Haderslev foretrak, at forbindelsen blev en statsbane. En anden deputation med Ribes borgmester Jensen bad kommissionen huske Ribes "trængselsår". Den foretrak også en statsbane.²⁷⁾

Længere mod syd ønskede bestyrelsen for Aabenraa Amts Jernbaner med amtmand Kresten Refslund Thomsen i spidsen en bane Rødekro-Løgumkloster, der ved at indtage eksisterende stikbaner tillige ville forbinde Aabenraa og Bredebro. På strækningen fra Nr. Hostrup til Løgumkloster kunne man nøjes med at udbygge amtsbanesporer til normal sporvidde. Kun mellem Rødekro og Nr. Hostrup – en strækning på 5 km – var det nødvendigt at bygge banen fra grunden af. Fra Nr. Hostrup slog amtsbanen nemlig et stort slag nordover til Hovslund og derfra østover til Genner og Løjt Kirkeby, før den satte kurs sydover til Aabenraa. Banen fik opbakning fra Egvad, Hellevad, Bedsted og Højt sogne foruden fra Aabenraa købstad og Løgumkloster flække. Forlængelsen helt ud til vestkysten fik støtte i Ballum og omegn, hvor man fremhævede, at egnen "med rige græsgange og udstrakte kornarealer ville være i stand til at yde langt mere, hvis der var lejlighed til hurtig og bekvem afsætning af de forskellige landbrugsprodukter: heste og kvæg, svin og får, smør, korn, kartofler o.s.v. såvel som til god og billig fremskaffelse af alle forbrugsartikler som foderstoffer, kunstgødning, kul, tørv, bygningsmateriale og livsfornødenheder". Banen skulle med andre ord fremme intensiveringen af landbruget, men der blev også peget på forbindelsen fra Ballum til Rømø og fremtidsmulighederne i farvandet mellem Rømø og Sild. Banen skulle ikke mindst erstatte amtsbaneforbindelsen med den uheldige linjeføring mod øst. Amtmanden fremhævede som ordfører for en deputation, at amtsbanen hverken kunne betjene øst-vesttrafikken f.eks. med trælastvarer fra Aabenraa til vestkysten eller den helt lokale trafik. Der gik kun ét tog dagligt i hver retning, og banen kørte med et stort underskud. Amtsbanernes slette tilstand kunne således også indgå som argumentation for nye baner.²⁸⁾

To baneprojekter var *kombineret med færgeoverfart* til Fyn. Solidt forankret i erhvervslivet i Haderslev og Assens var et forslag om en normalsporet bane på Haderslev Næs fra Haderslev til Årøsund i forbindelse med dampskibsruten Årøsund-Assens, der i nærmeste fremtid ville blive udbyg-

Tørsbøl station var tænkt som et slutpunkt for østkystbanen fra Kolding-Haderslev-Aabenraa. Det var oplagt, da byen i forvejen havde forbindelser mod Tinglev, Sønderborg og Padborg-Flensborg. Da østkystbanen aldrig blev til noget, blev strækningen Tørsbøl-Padborg nedlagt i 1932 (Foto: Flemming Wedell 2020).



get til en færgerute. Banen skulle erstatte den eksisterende amtsbane. I Assens var der nedsat et trafikudvalg med tidligere statsminister Klaus Berntsen som intet ringere end præsident og borgmesteren som menigt medlem, men også fra næsset var der tilslutning. Derimod glimrede Haderslev byråd ved sit fravær på henvendelsen. Også dette projekt så perspektiver i kommende jernbaner i "det gamle land", her fra Assens til Ringe, hvorfra der var forbindelse til Odense og København.²⁹⁾ Projektet var i konkurrence med en anden Fyns-forbindelse, en jernbane fra Sønderborg station på Sundevedsiden, via en jernbanebro over Allsund, videre med en jernbane gennem Sønderborg og til Fynshav (siden Mommark) og derfra med en færge til Bøjden (siden Fåborg). Det var der behov for på Als: "For det første opnår man på denne måde at skabe en aldeles nødvendig direkte forbindelse mellem Als og det øvrige kongerige. Nu kan intet som helst føres til eller bort fra øen uden en omladning, som enten må ske fra statsbanestationen på Sundevedsiden af Allsund over i vogn, hvorpå varen da må køres over pontonbroen til Sønderborg og der eventuelt på ny indlades i jernbanevogn på amtsbanerne på Als eller omvendt eller må det ske fra eller i skib i en af havnene på øen." For det andet fik man en bedre forbindelse ikke alene mellem København og Sønderborg, men også mellem hovedstaden og Tønderområdet i kraft af jernbanen Sønderborg-Tinglev-Tønder.³⁰⁾

Blandt de mange forslag om *lokalbaner* tog flere sigte på at fremme forbindelsen mellem det gamle og det genvundne land. Allerede i marts 1919 blev der som nævnt foreslået en jernbane Vejen-Skodborg-Rødding. Rødding Håndværker- og Handelsforening ville fremme byens konkurrenceevne over for byerne nord for Kongeåen. Siden Genforeningen havde Rødding tabt det meste af sit vestlige og nordlige opland. Jernbaneudvalget i Rødding ønskede "den gamle unaturlige Kongeågrænse" fuldstændig ophævet, så håndværk og handel ville blomstre op på ny og "livet bringes til at pulsere igen".³¹⁾ Et alternativt ønske gik på en bane fra Rødding til Holsted. Det var en kortere og billigere strækning, men dertil kom, at der i 1918 var givet bevilling til en

bane fra Holsted og nordpå til Donslund, og projektet Holsted-Rødding kunne derfor ikke alene knyttes til en kommende sønderjysk midtbane, men også til en kommende nørrejysk.³²⁾ Fra Christiansfeldegnen kom der flere ønsker om forbindelse til Kolding Sydbaner. I Christiansfeld ønskede man en bane fra Hejlsminde til Christiansfeld og derfra videre vestpå mod Bramming. Den ville styrke Christiansfeld i forhold til Kolding, som allerede i 1864 havde hugget godt ind på flækkens opland i "de otte sogne". Efter Kongeågrænsens bortfald frygtede man i Herrnhuterbyen for yderligere ekspansion nordfra.³³⁾

I Skærbæk ønskede man tilsvarende en bane til Ballum og Højer, da det nordlige opland nu søgte mod Ribe. I Kollund var argumentet for en lokalbane langs Flensborg Fjord derimod, at egnen ved den nye grænsedragning var afskåret fra Flensborg og fremover måtte afsætte sine landbrugsprodukter nordpå. "Sønderjyllands største og smukkeste badehoteller" kunne tilsvarende kun overleve, hvis der i stedet for flensborgerne kom turister nordfra. Desuden ønskede man en nem forbindelse til Gråsten med politi- og dommerkontor. I Egersund ønskede man en bane hertil, fordi byen havde en god isfri havn med ca. 60 hjemmehørende fartøjer, hvoraf mange under den herskende krise lå stille. Det samme gjaldt egnens 20 teglværker, Sønderjyllands største industrikoncentration, der tilmed havde mistet afsætning mod syd og i stedet måtte orientere sig mod nord og dertil behøvede en jernbaneforbindelse. Grænseflytningen gav altså særlige udfordringer for de byer, som lå tæt på henholdsvis den gamle og den nye grænse. Som argument for en bane Højer-Ballum-Skærbæk undlod Højer kommunes trafikkommission ikke at fremhæve, at flækken "under den forrige regering" – altså den tyske – var en "velsitueret, blomstrende by", men at adskillelsen fra sognene Klangsbøl, Rødenæs, Nørredige og Rosenkrands i Vidingherred og afbrydelsen af handelsforbindelserne til badebyerne på Sild havde ramt Højer hårdt. Uden hjælp fra regeringen gik den sin ruin i møde. Den preussiske regering havde ifølge ansøgerne allerede bevilget pengene til banen før krigen.³⁴⁾

Bedsted amsbanestation på strækningen Aabenraa-Hovslund-Løgumkloster, formentlig i 1902. Bedsted forblev stationsby, da amsbanestrækningen blev erstattet med statsbanestrækningen Rødekro-Løgumkloster.

Den sønderjyske Jernbanekommissions behandling af ansøgningerne

Med sin behandling af de indkomne henvendelser, flerdagesrejsen til Sønderjylland og modtagelsen af de mange deputationer havde kommissionen taget sønderjydernes ønsker seriøst. Dog var det på forhånd klart, at langt fra alle ønsker kunne imødekommes. På mødet den 31. maj 1921 foreslog Andersen-Alstrup, at man udvalgte nogle strækninger til nærmere tekniske og økonomiske undersøgelser, som skulle foretages af DSB under medvirken af direktør Helweg fra privatbanetilsynet. Det gjaldt følgende strækninger:

Nr. 1: Østkystbanen, både som statsbane og privatbane
Nr. 4, 11 og 18: Midtlandsbanen
Nr. 6: Ribe-Gram-Vojens
Nr. 7: Rødekro-Løgumkloster
Nr. 8: Bredebro-Ballum
Nr. 10: Bramming-Rødekro
Nr. 15: Færgeforbindelse Fåborg-Sønderborg med bro over Alssund
Nr. 20: Gråsten-Padborg
Samt Aabenraa-Felsted-Gråsten/Avnbøl.



I Tønder ønskede man, at Midtlandsbanen fik sin sydlige endestation her. Byen var ved Genforeningen blevet et tyngdepunkt for DSB med centralværksted og to stationer med forbindelser i fire retninger. Det trak mange DSB-folk til den lille købstad. Her ses svællehuse med lejeboliger for jernbanepersonale i Horupsgade, opført i 1921. De tværstillede bygninger er retirede-, vaske- og udhuse. Lignende huse blev opført i Sønderborg.



Især længde-, tvær- og skråbanerne skulle undersøges samt nogle få lokalbaner. Endelig foreslog Andersen-Alstrup, at der blev nedsat et særligt udvalg til at se på amtsbanernes fremtid. Forslagene fik overvejende tilslutning fra kommissionens medlemmer. Nr. 18, den variant af midtvejsbanen, som gik over Løgumkloster til Tønder, udgik på forslag fra folketingsmand Lillelund, der også fik tilslutning til at undersøge østkystbanens enkelte delstrækninger. Folketingsmand Knud Hansen ønskede at også nr. 2, Hejlsminde-Fjellstrup-banen, blev undersøgt straks. Eftersom 1864-grænsen nu var slettet, burde Koldings Sydbaner og amtsbanen Haderslev-Christiansfeld forbindes. Hertil svarede borgmester Fink: "Man må ikke hænge sig for stærkt i det i og for sig berettigede ønske 'at få den gamle grænse slettet' for derved at glemme det vigtigste, at få det sydligste draget nordpå. Derfor skal man absolut først sørge for, at der skabes gode forbindelser helt nede fra den nye grænse og videre nordpå." Dermed varetog han selvfølgelig Aabenraa bys interesse, men set i genforeningsperspektivet viste hans indlæg også et større udsyn end Koldingredaktørens. Knud Hansen frafaldt sit forslag. Formandens forslag om et amtsbaneudvalg bestående af kontorchef Holck Colding, direktør Helweg, landstingsmand Stenballe, borgmester Fink og distriktschef Graae blev også vedtaget, idet gårdejer Skrumsager også kom med.

Endelig blev forbindelsen fra Rømø til fastlandet diskuteret. Ministeriet for offentlige arbejder havde ønsket en udtalelse herom. Kommissionen havde derfor også besøgt øen på sin rejse til Sønderjylland og hørt på beboernes ønsker. Denne problematik skal ikke behandles nærmere her, da den ikke er jernbanerelateret. Det skal blot nævnes, at kommissionen indstillede en færgeforbindelse fra Ballum Sluse til Kongsmark, som var det centrale punkt på øen.³⁵⁾

Der gik en del tid med de vedtagne undersøgelser. Først den 14. januar 1922 forelå en længere redegørelse fra DSB.³⁶⁾ Den behandlede først anlægsforholdene. *Østkystbanen* blev her foreslået som en statsbane, enkeltsporet, men ved ekspropriationen af sporterræn forberedt til dobbeltspor. Den skulle ifølge forslaget anlægges som en hovedbane. Det primære forslag til linjeføring gik direkte mellem købstæderne, idet en alternativ, lidt østligere linjeføring via Hoptrup og Løjt Kirkeby nok var mulig, men blive 3 mio. kr. dyrere og give et dårligere tracé. Prisen for østkystbanen fra Kolding til Tørsbøl blev beregnet til 33 mio. kr. inklusiv en forstærkning af Tørsbøl-Padborg, men uden købet af privatbanen Kolding-Taps-Vamdrup. Skulle østkystbanen gå til Avnbøl, ville prisen blive den samme, mens en afslutning i Gråsten ville koste yderligere 2 mio. kr. Blev banen anlagt som en privatbane Taps-Tørsbøl/Avnbøl/Gråsten, ville omkostningerne blive væsentligt lavere, ca. 11½-12 mio. kr., men så ville banelegemet heller ikke blive så solidt. I begge tilfælde kunne amtsbanerne Haderslev-Christiansfeld, Aabenraa-Hovslund og Aabenraa-Gråsten nedlægges. *Midtlandsbanen* Vejen-Gram-Bedsted-Bylderup/Tønder ville som enkeltsporet statsbane koste ca. 12½ mio. kr. med slutpunkt i Bylderup-Bov og ca. 14½ mio. med slutpunkt i Tønder. Som privatbane kunne prisen reduceres til 8-9 mio. kr. *Skråbanen* Bramming-Gram-Hellevad-Rødebro ville som enkeltsporet statsbane koste ca. 12½ mio. kr., som privatbane ca. 8 mio. kr. *Midtlandsbanen* og *skråbanen* ville således koste nogenlunde det samme. *Tværbanerne* var noget billigere. *Vojens-Gram-Ribe* ville koste godt 7 mio. kr. som enkeltsporet statsbane og ca. 5 mio. kr. som privatbane. Den kunne erstatte amtsbanen Ustrup-Vojens-Gram. *Rødebro-Løgumkloster* kunne fås for knap 5 mio. kr. som enkeltsporet statsbane og godt 3 mio. kr. som privatbane. Den ville gøre

Blandt de mange ønsker om bedre forbindelser fra Sønderjylland til det øvrige Danmark var en jernbane fra Sønderborg til en Fynsfærge ved Mommark. Dette ønske blev imødekommet. Her ses stationen og færgehavnen ved Mommark, set mod nord (tidligst 1933, senest 1947).

amtsbanen Hovslund-Løgumkloster overflødig. Lokalbanelne varierede i sagens natur meget i pris afhængig af deres længde. Aabenraa-Felsted-Gråsten/Avnbøl ville koste ca. 10 mio. kr. til Avnbøl og ca. 12 mio. kr. til Gråsten. En jernbane Sønderborg-Fynshav med tilhørende færgeforbindelse til Bøjden blev skudt til hjørnespark, da en færgeforbindelse mellem Mommark og Fåborg var oprettet på privat basis. Mellem Sønderborg og Mommark kunne foreløbig den eksisterende amtsbane benyttes. En godsfærgeforbindelse over Alssund kunne fås for ca. 1 mio. kr. Banen langs Flensborg Fjord ville koste godt 2 mio. kr. ved udnyttelse af materiel fra banen Padborg-Tørsbøl, der så kunne nedlægges. På vestkysten kunne Bredebro-Ballum-banen anlægges for ca. 2,3 mio. kr. som statsbane og ca. 1,8 mio. kr. som privatbane.

Eksperterne forsøgte også at vurdere de foreslåede baners rentabilitet. Det skete *under forudsætning af forhold som før krigen*. Selv med dette udgangspunkt ville ingen af banerne være rentable som statsbaner. Østkystbanen ville tage omsætning fra den eksisterende længdebane. Den kunne derimod være rentabel som privatbane, i hvert fald fra Taps til Haderslev i samdrift med Kolding Sydbaner, men antagelig også videre sydpå til Aabenraa og Tørsbøl. Tilsvarende ville en bane Vejen-Skodborg-Rødding være rentabel i samdrift med Trolldhedebanen. De resterende baner ville næppe nogensinde blive rentable, da de gik gennem temmelig tyndt befolkede områder. Måske med undtagelse af Bredebro-Ballum, såfremt den kunne drives som privatbane sammen med Rødekro-Løgumkloster-Bredebro.

Eksperternes rapport blev behandlet på kommissionens møde den 19.-20. januar 1922. Her uddybede Flensborg rapporten og dens konklusioner. Oplysningerne fik flere til at nedstemme deres forventninger, således borgmester Fink, der stærkt fremhævede, "at det allervigtigste i hele bane-sagen er at opnå den størst mulige nedlægning af amtsbanerne. Disse er en mare. Amterne kan ikke bære de kolossale underskud. Der er kun to togpar om dagen og alligevel [giver] de store underskud. Man må først og fremmest have

opmærksomheden henvendt på at bygge sådanne nye banelinjer, at der derved kan nedlægges amtsbaner. Efter de foreliggende oplysninger om bekostningen er han ikke blind for, at gennemførelsen af østkystbanen næppe lader sig realisere, og kan herefter give sin tilslutning til de projekterede privatbaneforbindelser på østkysten." Således også til en privatbane Kolding-Taps-Haderslev. Ifølge Skrumsager gav amtsbanerne et årligt underskud på over 1 mio. kr. Landstingsmand Tvede ville satse på privatbaner, både af hensyn anlægs- og driftsomkostningerne. Knud Hansen ønskede derimod statsbaner overalt - undtagen Kolding-Taps-Aabenraa.

Folketingsmand Sundbo stillede som den eneste det spørgsmål, "om jernbanerne kan konkurrere med lastbilerne, og om det overhovedet kan betale sig at bygge baner efter den udvikling, transporten på lastbiler har taget." Han ønskede de sagkyndiges svar og deres mening om motor-drift på banerne. Tvede mente, at frygten for konkurrencen fra lastbilerne var overdrevet. Bilerne ville næppe kunne klare sig, når stats- og privatbanernes takster blev lavere. Han ønskede beregning for en fast bro over Alssund. Landstingsmand Stensballe mente, at automobilselskaberne glemte at sætte penge af til afskrivning og derfor ikke var så billige i drift endda. Motordriften befandt sig endnu på forsøgsstadiet. Distriktschef Graae var enig med Stensballe både om lastbilerne og motorvognene. Det var direktør Helweg også. Her gavnede det nok ikke kommissionen, at dens eksperter alle kom fra jernbaneverdenen.

Uanfægtet af rapporten talte mange kommissionsmedlemmer for deres yndlingsbaner. På formandens forslag vedtog man at nedsætte et udvalg, som skulle skrive udkast til betænkningen.³⁷⁾ Det kom til at bestå af folketingsmændene Chr. Lageri, Raffnsøe og Sundbo, landstingsmand Stensballe, Christian Ernst Christensen, borgmester Fink og gårdejerne Thomsen og Thuesen som de sønderjyske repræsentanter samt Andersen-Alstrup, Graae og Helweg som eksperter.³⁸⁾



Jernbanekommissionens betænkning

Udvalget havde sit udkast til betænkning klar til drøftelse på et todagesmøde i kommissionen den 6.-7. april 1922.³⁹⁾ Der var tale om en delt indstilling med en flertalsindstilling og to mindretalsindstillinger.

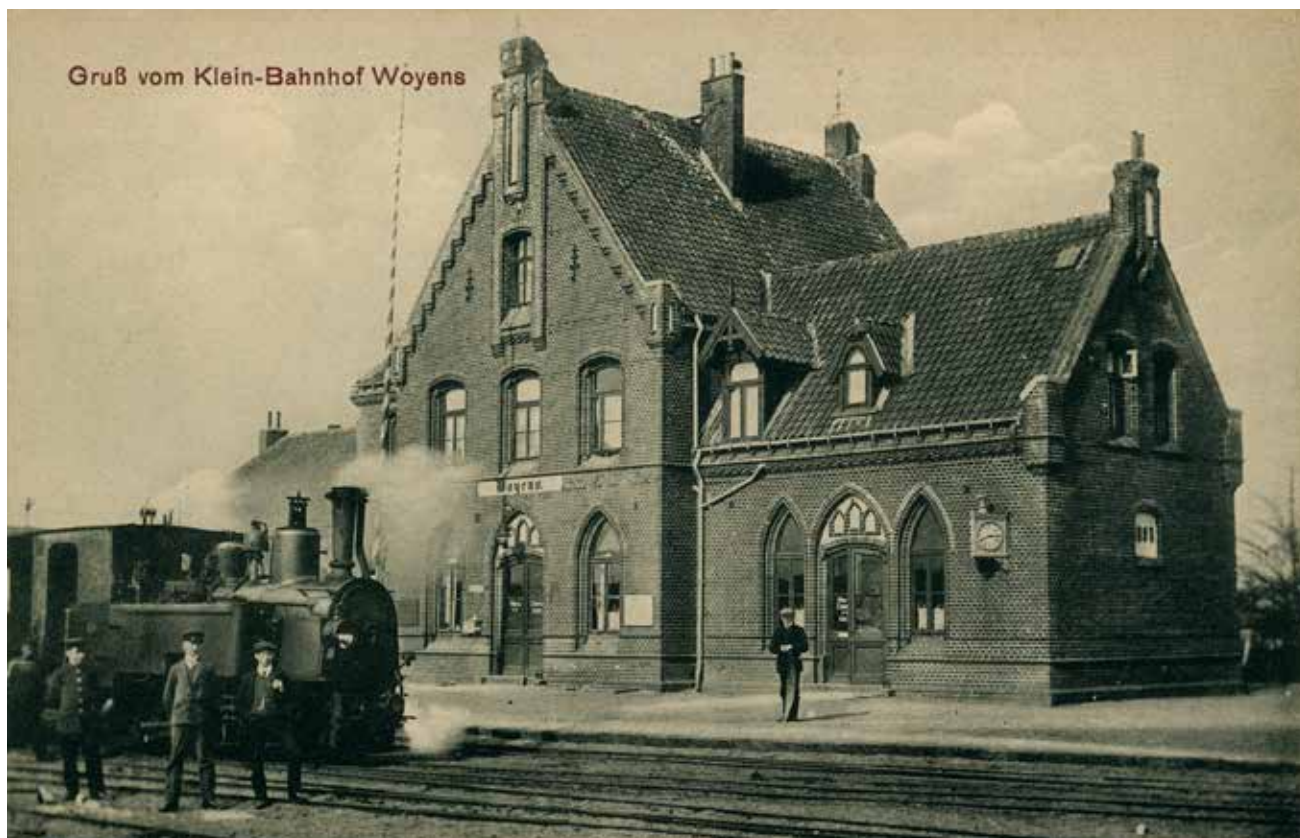
Flertalsindstillingen var identisk med den endelige betænkning og vil blive behandlet nedenfor. Den ene mindretalsindstilling ved gårdejer Thomsen drejede sig om endestationen for midtlandsbanen. Hvor flertallet gik ind for Bedsted, ville han have den ført videre til Tønder eller Jejsing. Den anden ved folketingsmand Sundbo var principiel. Han fandt, støttet af sin partifælle Knud Hansen, at banerne burde anlægges og drives som statsbaner. Denne indstilling var efter alt at dømme ideologisk motiveret. Den faldt sammen med de sønderjyske repræsentanternes ønske om en stærk statslig involvering i anlæg og drift af jernbanerne, fordi de frygtede for tunge byrder for lokalbefolkningen ved private baner, hvis anlæg og drift amter og kommuner skulle bidrage til at finansiere. Sporene fra de dyre amtsbaner skræmte. Men derudover var sønderjyderne ved Genforeningen blevet vænnet til en stærk statslig tilstedeværelse i landsdelen; f.eks. blev politiet, skoletilsynet, telefonvæsnet og matrikelvæsnet statsligt, hvor de i det øvrige land lå i kom-

munalt, gejstligt eller privat regi.⁴⁰⁾ Borgmester Fink foreslog som et kompromis, at banerne blev bygget som private baner, men at staten garanterede for de anlægsmidler, som lokalbefolkningen skulle rejse, og at staten i de første 10 år deltog i overskud eller underskud med 50 %. Ud over de statslige tilskud, som alle var enige om, ønskede han altså en garanti oven i for at berolige befolkningen. Dette forslag blev afvist af borgerlige politikere, der frygtede, at det ville danne præcedens. Hertil svarede Fink: "Sønderjyllands forsyning med jernbaner er en genforeningsopgave, har intet fortilfælde og kan ikke medføre konsekvenser for fremtiden." Fhv. statsminister Zahle gav ham ret. Skrumsager og Outzen støttede også Finks forslag. Chr. Ernst Christensen ønskede også det bedst mulige resultat for sønderjyderne, men advarede dem mod at indgive en mindretalsindstilling, da det kunne blive "dødbringende" for den sønderjyske jernbanesag. Formanden luftede irritation over, at sønderjyske medlemmer af udvalget, som stod bag flertalsindstillingen, nu gik ind for Finks forslag. Så kunne udvalgets andre medlemmer ikke være bundet af de usædvanligt høje sats, som var sat for statens tilskud til anlæg af de private baner. Den slet skjulte trussel virkede. Gårdejer Lorenzen foreslog, at mødet blev suspenderet et kvarter, så sønder-

jderne kunne mødes for sig. Da mødet blev genoptaget, foreslog Skrumsager, at rækkevidden af Finks forslag blev nærmere undersøgt. På forslag af Stensballe blev der nedsat et tremandsudvalg med formanden, overingeniør Flensburg og direktør Helweg, som både skulle udarbejde kommissionens indstilling og bedømme rækkevidden af Finks forslag.

Efter at have fået nærmere oplysning om de danske privatbaners økonomi frafaldt Fink på det følgende møde

den 20.-21. september 1922 på sønderjydernes vegne kravet om statslig involvering i driften. Christian Ernst Christensen foreslog, nu hvor færgeforbindelsen fra Mommark til Fåborg var en kendsgerning, en ombygning af amtsbanen Sønderborg-Mommark fra smal- til normalsporet. Det vandt bred tilslutning. Man enedes om et statstilskud på 60 % til denne forbindelse og til en bro over Alssund. Broens placering og regi skulle undersøges nærmere. Derimod var der



På forslag fra kommissionens formand Andersen-Alstrup blev der nedsat et udvalg til at se nærmere på de sønderjyske amtsbaner. Amtsbanerne blev anlagt fra 1890'erne og var navnlig i Haderslev Amt udstyret med flotte stationsbyer – ifølge kritikerne for flotte. Der blev således intet sparet ved opførelsen af amtsbanegården i Vojens, der her ses i 1911.

stor uenighed om den foreslåede bane fra Aabenraa mod Sønderborg, der skulle være en delvis kompensation for den bortfaldne østkystbane. Der måtte en prøveafstemning til. 10 stemte for, at den skulle gå til Gråsten, 9 til Avnbøl.⁴¹⁾

Broen over Alssund stod i centrum for det næste møde den 16. oktober 1922 i Sønderborg, hvor medlemmer af by- og amtsrådet også deltog. Her diskuterede man forskellige placeringer af broen og de jernbanespor og veje, som skulle ledes hen over den. Samme dag mødte en deputation fra Bovrup m.fl. kommuner, som ønskede en normalsporet privatbane Aabenraa-Felsted ført videre midt mellem Varnæs og Bovrup til Vester Sottrup.⁴²⁾ Efter nærmere undersøgelser af forholdene i Sønderborg udarbejdede statsbanerne et nyt forslag til broen over Alssund, som fandt tilslutning hos Sønderborg byråd og blev forelagt for kommissionen den 23. november 1922. Broen skulle løftes op, så gaderne langs begge sider af sundet kunne passere under den og forbindelsen til Mommarkbanen blev mere direkte.⁴³⁾ Dette forslag blev vedtaget. Den efterhånden endeløse diskussion om, hvor banen fra Aabenraa mod Sønderborg skulle gå, fortsatte. Formanden så nu spørgsmålet i forbindelse med den droppede østkystbane. Fik Sønderborg en hurtig forbindelse med Aabenraa via Avnbøl og med fortsættelse til Røde Kro, var der for begge købstæder opnået en hurtig forbindelse nordpå via hovedsporet. Fik Haderslev en direkte forbindelse nordpå til Kolding via en privatbane til Taps, ville der "være ramt en pæl" igennem østkystbanen. Hvilket åbenbart var formanden meget om at gøre. Måske fordi han frygtede for konkurrencen fra en privat østkystbane, eller fordi han vidste, at en spareregering aldrig ville gå med til en østkystbane som statsbane. Midtlandsbanens udgangspunkt - Vejen eller Holsted - kom også fornyet i spil.⁴⁴⁾ Den 29. november 1922 holdt kommissionen endelig sit sidste møde. Her blev betænkningen oplæst, vedtaget uden videre diskussion og underskrevet af alle medlemmer.⁴⁵⁾

Betænkning afgiven af den sønderjydske Jernbanekommission forelå trykt i begyndelsen af 1923. Et stort flertal ville anlægge og drive alle nye jernbaner som privatbaner,

mens et mindretal bestående af Knud Hansen og Sundbo ville anlægge og drive alle baner som statsbaner. De oprettholdt således deres principielle holdning. Når det gjaldt Aabenraa-Avnbøl-banen, mente en del af flertallet dog, at den som kommende led i den østjyske længdebane burde bygges som en statsbane. Flertallet fandt, at privatbaner var betydeligt billigere i anlæg og drift end statsbaner. Til gengæld var flertallet indstillet på at sætte statens tilskud væsentligt højere end ved tilsvarende anlæg nord for Kongeåen, hvor sædvanen var halvdelen.

Om østkystbanen udtalte kommissionen, at det var ønskeligt at afhjælpe de nuværende lange rejsetider mellem østkystens købstæder ved at anlægge en direkte jernbane imellem dem, men at den på grund af de vanskelige terræforhold omkring Haderslev og Aabenraa ville blive alt for dyr, nemlig ca. 30 mio. kr., og at man alene derfor havde fravalgt at anbefale den. Dertil kom yderligere, at det næppe ville være muligt at opnå rentabel drift på en ny længdebane, der blot lå 6-10 km fra den allerede eksisterende. I stedet pegede kommissionen på en langt billigere løsning, nemlig gennem en privatbane fra Taps over Christiansfeld og Fjelstrup til Haderslev og en statsbane fra Aabenraa over Felsted til Avnbøl.

De baneanlæg, som kommissionen anbefalede anlagt, var herefter:

- A.1. En statsbane **Aabenraa-Felsted-Avnbøl**, hvor Sønderborg via Aabenraa fik en hurtig forbindelse til hovedlinjen ved Røde Kro. Men kunne dele gennemgående tog i Røde Kro, så den ene togdel fortsatte over Tinglev til Padborg, mens den anden gik over Aabenraa til Sønderborg. Banen ville forkorte rejsetiden fra Sønderborg og nordpå med 1-2½ time, hvorved "vigtige dele af Sønderjylland bringes i langt bedre forbindelse med det gamle land", og desuden ville man opnå en bedre lokaltrafik mellem de to byer, så amtsbanen Aabenraa-Gråsten kunne nedlægges. Et mindretal foretrak dog nedenstående B.3.



På sin rejse til Sønderjylland gæstede Den sønderjyske Jernbanekommissions medlemmer Rømø i maj 1921. Kommissionens medlemmer ses her undervejs på overfarten Ballum Sluse-Kongsmark, hvor den første del af turen ved lavvande i Vadehavet foregik med hestevogn ud til det i baggrunden ventende skib, der sejlede selskabet videre til Kongsmark anløbsbro. Overfarten var med til at give kommissionens rejse et eksotisk præg.

Banechef, ingeniør Holger Flensborg (1875-1965) var suppleant for DSB's medlemmer af kommissionen og kom med i det tremandsudvalg, der skulle udarbejde indstillingen.



- B.2. En normalsporet privatbane **Taps-Christiansfeld-Fjellstrup-Haderslev** med tilskud på 60 % fra staten. Amtsbanen Haderslev-Christiansfeld kunne nedlægges.
- B.3. En normalsporet privatbane **Aabenraa-Felsted-Bovrup-Gråsten** med statstilskud på 65 %. Kun et mindretal gik ind for denne bane. Den skulle som A.1. erstatte amtsbanen Aabenraa-Gråsten. Det var Gråstens interesser og betydning, som lå til grund for mindretallets anbefaling.
- B.4. En normalsporet privatbane **Sønderborg-Mommark** med statstilskud på 60 % og nedlæggelse af amtsbanen på samme strækning.
- B.5. En normalsporet privatbane **Vojens-Gram-Ribe**. Det blev holdt åbent, om den skulle gå via Arnum eller Fole. Statstilskuddet skulle være 65 % for Vojens-Gram og 70 % for Gram-Ribe. Amtsbanen kunne nedlægges fra Vojens til Gram og evt. tillige Gram-Arnum.
- B.6. En normalsporet privatbane **Rødekro-Løgumkloster-Bredebro-Ballum** med benyttelse af den eksisterende statsbanestrækning Løgumkloster-Bredebro. Statens tilskud skulle være 80 % Rødekro-Løgumkloster og 75 % Bredebro-Ballum. Om nødvendigt kunne den første del af strækningen anlægges først og Bredebro-Ballum senere. Amtsbanen Hovslund-Løgumkloster kunne nedlægges.
- B.7. En normalsporet privatbane **Vejen-Skodborg-Rødding-Gram-Agerskov-Bedsted** med statstilskud på 65 % Vejen-Gram og 75 % Gram-Bedsted. Sundbo ønskede dog banens udgangspunkt placeret i Holsted. Kommissionen ville ikke anbefale at føre banen videre mod syd fra Bedsted, der var station på B.6. Skulle det ikke desto mindre ske, burde endestationen være Jejsing på Tinglev-Tønder-banen, ikke Bylderup-Bov. Amtsbanen Agerskov-Toftlund-Arnum-Gram-Rødding kunne bortfalde.
- C.8. En statslig **lavbro over Allsund som kombineret vej og jernbanebro** med en højde på 7½ meter over daglig vande.

Med hensyn til rækkefølgen anbefalede kommissionen, at de statslige projekter A.1 og C.8 gennemførtes nogenlunde samtidig, ellers A.1 før C.8, mens privatbaneprojekterne blev realiseret i den rækkefølge, som ansøgninger om koncessioner indløb.

Endvidere anbefalede kommissionen om amtsbanerne, at den bestående ordning med amterne som ejere burde videreføres, idet banerne burde ind under det statslige privatbanetilsyn.

Endelig anbefalede kommissionen, at forbindelsen mellem Rømø og fastlandet skulle gå fra Kongsmark til Ballum Sluse.

Med betænkningen havde Den sønderjyske Jernbanekommission afsluttet sit arbejde.

Den politiske proces – fra betænkning til anlægslovgivning

Den sønderjyske Jernbanekommissions betænkning blev sendt til udtalelse hos Jernbanerådet. Det gik i sit svar fra april 1923 ind for, at jernbanelinjerne Taps-Haderslev og Vejen-Skodborg-Rødding-Gram snarest muligt blev anlagt. Man gik også ind for broen over Allsund og udbygningen af den smalsporede bane fra Sønderborg til Mommark samt at linjen Sønderborg-Tønder skulle indrettes til større hastighed. Derimod var rådet på grund af "hensynet til automobiltrafikkens udvikling" betænkelig ved kommissionens øvrige forslag om at udbygge smalsporede baner til normalsporede og om at anlægge nye baner i Sønderjylland. Seks medlemmer, heriblandt Stensballe og Tvede, mente dog, at man af egnsudviklingshensyn skulle bygge tværbanerne Vojens-Ribe og Rødekro-Løgumkloster. Rådet var delt i spørgsmålet om private kontra statslige baner. Fire medlemmer tog forbehold imod privatbaner, bortset fra Taps-Haderslev.⁴⁶⁾ Man bider mærke i, at jernbanen Aabenraa-Avnø var skudt i sænk og midtlandsbanen stærkt afkortet.

Ministeriet for offentlige Arbejder udarbejdede herefter et lovforslag, der bemyndigede regeringen til at meddele

koncession til anlæg og drift af fire privatbaner: Taps-Christiansfeld-Fjelstrup-Haderslev, Vejen-Skodborg-Rødding-Gram, Sønderborg-Mommark og Ribe-Gram-Vojens samt bemyndigede ministeren for offentlige arbejder til at anlægge en normalsporet statsbane Løgumkloster-Rødekre. ⁴⁷⁾

Folketinget nedsatte et udvalg, som afgav betænkning i februar 1924. Christen Ernst Christensen var formand. Knud Hansen, Lageri, Raffnsøe, Sundbo og Zahle var også gengangere fra Den sønderjyske Jernbanekommission, mens ni andre ikke tidligere havde været inddraget i arbejdet, blandt andre sønderjyderne Holger Andersen, Mads Gram

og J.P. Nielsen. Her blev de forskellige forslag tygget igennem endnu en gang. Ministerens lovforslag fik i det store og hele opbakning, men udvalget stillede dog flere ændringsforslag, hvor de tre væsentligste var, at der blev anlagt en jernbaneforbindelse fra den kommende Allsundbro til amtsbanegården i Sønderborg, at midtlandsbanen blev forlænget til Bedsted, og at Mommarkbanen blev anlagt og drevet som en statsbane. ⁴⁸⁾ Også i Landstinget blev der nedsat et udvalg, hvor Stensballe og Tvede var gengangere fra kommissionen og hvor Hans Jepsen Christensen, Andreas Karberg, H.D. Kloppenborg-Skrumsager og Jørgen Møller var



De sønderjyske amtsbaner, som amterne havde arvet fra den tyske tid, havde en elendig økonomi, og derfor ønskede ikke mindst de sønderjyske medlemmer af jernbanekommissionen amtsbanerne nedlagt og erstattet af stats- eller privatbaner. Her afventer en togstamme tilkobling af et lokomotiv, mens der arbejdes i pakkvognen på Sønderborg Amtsbanegård i 1925. (Foto: Edwin J. Miller, Danmarks Jernbanemuseum).



Søndersborg stod i jernbanekommissionens betænkning til at få en bedre forbindelse til hovedlinjen. Det skulle ske ved en statsbane via Felsted-Avnbøl-Aabenraa, hvorfra der var forbindelse til Rødekro på hovedlinjen. Her ses Søndersborg station den 17. juni 1920. I forgrunden assistenterne Henriksen og From-Petersen.

valgt i Sønderjylland. Her ønskede flertallet i sin betænkning fra slutningen af marts midtlandsbanen forlænget til Jejsing og strækningen Arnum-Skærbæk udbygget til normalsporet bane, men i erkendelse af, at det var for sent at foreslå ændringer i den aktuelle samling, indstillede udvalget lovforslaget til uændret vedtagelse.⁴⁹⁾ Den 29. marts 1924 underskrev Christian 10. lov om jernbaneanlæg i de sønderjyske landsdele m.v. I forhold til lovforslaget var de vigtigste ændringer forlængelsen af midtlandsbanen fra Gram til Bedsted og en jernbaneforbindelse fra den kommende Allsundbro til amtsbanegården. Derimod blev der fortsat regnet med Mommarkbanen som privatbane.⁵⁰⁾

I medfør af loven blev strækningen Rødekro-Løgumkloster anlagt som statsbane og åbnet for drift den 3. oktober 1927, men allerede den 15. maj 1936 blev banen nedlagt på grund af et vedvarende underskud. Samme dag som den sønderjyske jernbanelov underskrev kongen også loven om bygning af en Allsundbro. Den åbnede for trafik den 7. oktober 1930 under navnet "Kong Christian X.s Bro". Den følgende tid viste, at ingen ønskede koncession til at drive de sønderjyske privatbaner. Det gjaldt også Mommarkbanen. Ved lov af 7. april 1932 blev den i stedet besluttet anlagt som statsbane og drevet som sådan. Den 15. juni 1933 åbnede banen. Den holdt adskilligt længere end Rødekro-Løgumklosterbanen, nemlig til den 27. maj 1962. De andre fore-

slåede privatbaner blev aldrig realiseret. Amtsbanerne fik derfor ingen afløsere, da de lukkede. Aabenraa Amts Jernbaner indstillede driften i 1926, da Rødekro-Løgumkloster åbnede som statsbane, og tilsvarende lukkede Amtsbanerne på Als i 1932, da Mommarkbanen blev vedtaget. Haderslev Amts Jernbaner nedlagdes 1932-39. Når amtsbanerne fik en længere levetid end forudsat af Den sønderjyske Jernbanekommission, skyldtes det indførelsen af motorvogne.⁵¹⁾

Vurdering af kommissionens virke og betydning

Den sønderjyske Jernbanekommission var stor. Den gik grundigt til værks. Den holdt otte møder, hvoraf fire strakte sig over to dage, og den foretog en ugelang rejse til alle egne af Sønderjylland senere fulgt af en endagsrejse til Søndersborg. Den modtog et stort antal skriftlige forslag om anlæg af jernbaner, og den hørte på talrige deputationer. Der fremkom godt en snes forslag, som blev diskuteret og vurderet af eksperterne, og om ved halvdelen blev særlig grundigt analyseret. Der blev nedsat et underudvalg med særligt henblik på amtsbanerne, mens et andet tog sig af at skrive udkast til betænkning. Den endelige betænkning blev en omfattende publikation på over 180 sider, hvoraf størstedelen af de mange bilag var optryk af henvendelser fra

befolkningen. Strategien for arbejdet var tydeligvis at lade sønderjyderne komme til orde både i og uden for kommissionen og så blandt de mange indkomne forslag udvælge de bedste til realisering.

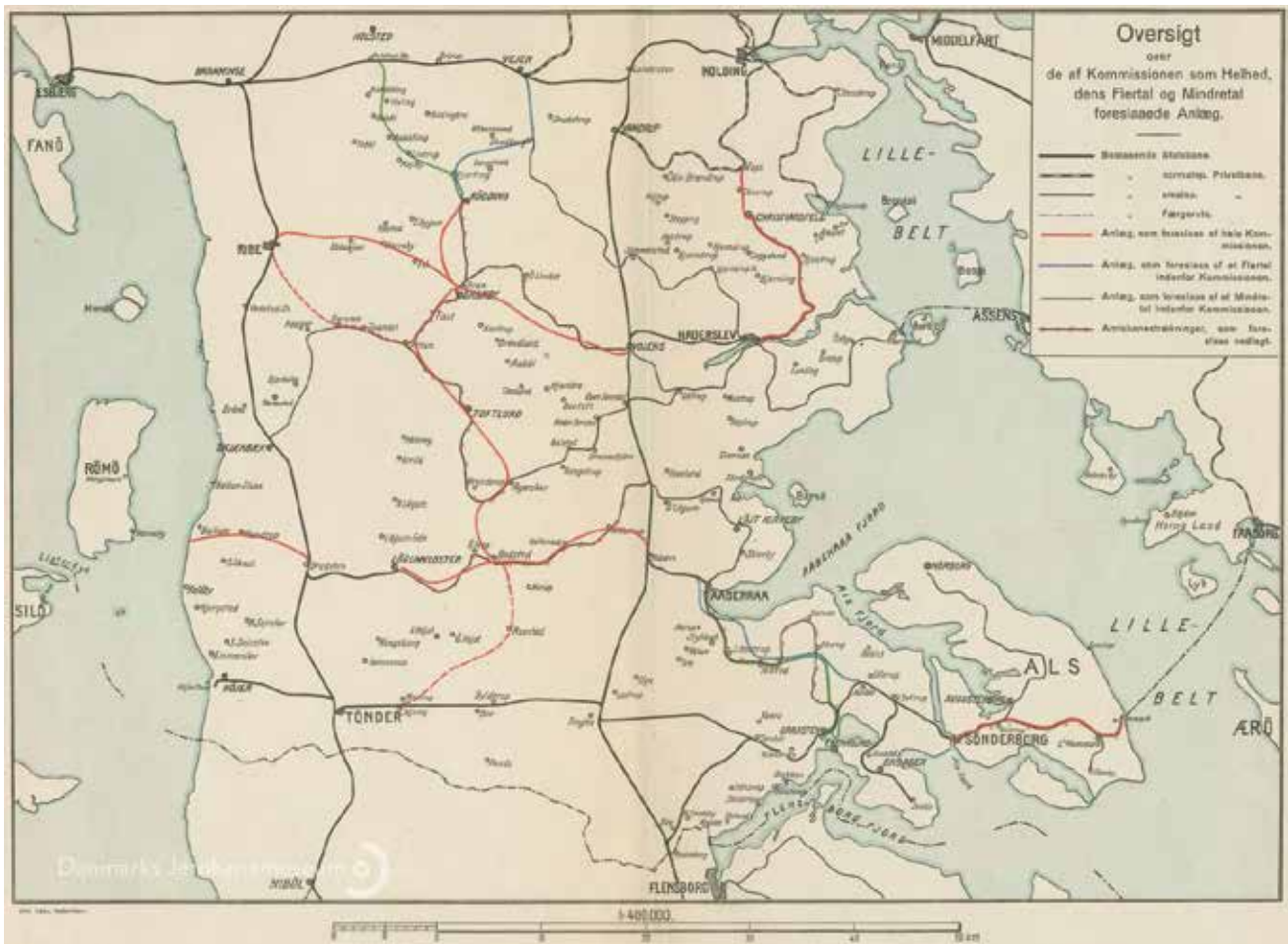
Denne principielle lydhørhed var prisværdig, men den tilslører også, at kommissionen ikke arbejdede ud fra et overordnet koncept om jernbanernes fremtidige betydning i det samlede transportmønster, hverken i henseende til fjerntrafik mellem landsdelene, regional trafik mellem byerne og lokal trafik mellem by og opland – eller i forhold til vejene. Højest kan man tale om, at de rene lokalbaner blev nedprioriteret. Medvirkende hertil var måske jernbaneeksperternes tilbageholdende rolle i kommissionen. Længe var de tålmodigt lyttende. Først da sækkes skulle snøres til, kom formanden og de andre eksperter mere på banen.

Manglen på et overordnet koncept skyldtes muligvis, at kommissionen skrev sin udredning midt i et vadedsted for jernbanerne. Første Verdenskrig betød et stort spring fremad for lastbilen som transportmiddel for mennesker og materiel.⁵²⁾ Imidlertid var konsekvenserne heraf kun dæmret for et par af medlemmerne, der stillede kritiske spørgsmål til jernbanens fremtid, men modtog afvæbnende svar, således som man måtte forvente det i en kommission, hvor jernbaneeksperter og jernbaneordførere fyldte godt op. Nogen grundlæggende diskussion blev det aldrig til. Derfor stod konsekvenserne ikke klart for det store flertal af kommissionens medlemmer, der nærede en ukritisk forhåndsantagelse om, at jernbaner stadig var fremtidens transportform. De blev stående ved jernbanernes betydning i de gode gamle dage før 1914 og foreslog den sønderjyske landsdel spundet ind i et net af private lokalbaner, som skulle afløse amtsbanerne. Blandt kommissionens medlemmer var disse baner ildeset på grund af deres elendige økonomi, ofte uheldige linjeføring og manglende koordinering på tværs af amtsgrænser.

Derimod var kommissionen splittet på andre overordnede spørgsmål. Spørgsmålet om statslige kontra private jernbaner spillede en vis rolle. Det var til dels ideologisk i

sit udgangspunkt, idet to socialdemokrater med deres ønske udelukkende om statsbaner stod ene over for de borgerlige politikere og embedsmændene, der gerne så privatbaner. Der var imidlertid også et økonomisk perspektiv, hvor sønderjyderne frygtede for store byrder, såfremt kommuner og amter skulle betale til privatbanernes anlæg og drift. Hos sønderjyderne var der også en tendens til at se jernbanespørgsmålet i et genforeningsperspektiv med vægt på egnsudviklingsmuligheder. Dette perspektiv var ikke så stærkt hos de kongerigske medlemmer, om end det kunne føres frem som argument for lokalbaner mellem det nordlige Sønderjylland og Sydjylland. Navnlig var der en modsætning mellem medlemmer fra Kolding og omegn, der gerne så Kolding Sydbaner udvide deres aktiviteter i Christiansfeldområdet og ned mod Haderslev, mens medlemmerne fra Haderslev og navnlig fra Aabenraa ville have gode forbindelser nordpå også fra de sydlige egne. Dertil var der medlemmer, som ville favorisere midtlandet og skabe egnsudvikling her, mens andre ville forbinde Als med Sundeved og Fyn. Sådanne regional- og lokalpatriotiske præferencer var imidlertid, hvad man måtte forvente.

En vurdering af kommissionens anbefalinger kommer uvægerligt til at stå i bagklogskabens skærende klare lys. Et stærkere fokus på fjerntrafikken ville formentlig have fremmet projektet for en østkystbane. En bane for den gennemgående persontrafik Kolding-Christiansfeld-Haderslev-Aabenraa-Tørsbøl med deling af togstammen med togdele mod Sønderborg, Padborg og Tønder ville have betydet en grundlæggende løsning af de sønderjyske jernbaners gamle problem. I stedet gik man efter en to tredjedeles løsning for Sønderborg og Aabenraa, mens en privatbane Taps-Haderslev måske nok gav domkirkebyen bedre forbindelser nordover, men slet ikke fremmede forbindelsen mellem Aabenraa og Haderslev. I følgagtighed overfor regeringen og dens sparekurs opgav kommissionen og vel især dens formand den ideelle totalløsning. En østkystbane havde sandsynligvis bestået endnu i vor tid og styrket de sønderjyske købstæder på østkysten.



Kortbilag til betænkningen fra Den sønderjyske Jernbanekommission, 1923.

Når man sammenligner Den sønderjyske Jernbanekommissions anbefalinger med, hvad der faktisk blev anlagt af jernbaner i Sønderjylland efter 1920, kommer man uvægerligt til at tænke på den gamle talemåde: "Bjerget barslede og fødte en mus". Anbefalingerne blev barberet ved den politiske behandling, men først og fremmest betød ud-

viklingen, at ingen var interesserede i at realisere privatbaneforslagene. Kun Mommarkbanen blev et nogenlunde varigt resultat af de store forventninger, som Den sønderjyske Jernbanekommission havde rejst, og det store arbejde, den havde udført.

Litteratur

- Andersen, Morten, *Den fælte grænse. Slesvigs deling og genopbygning 1918-1933*, Skrifter udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland, nr. 99, Aabenraa, 2008.
- Asmus, Walter, Andreas Kunz og Ingwer E. Momsen: *Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert*. Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Band 25. Neumünster 1995, s. 35-39, 73-77.
- Bak, Lars Holmgaard, Mommarmarkbanen, *Jernbanehistorisk Årbog*, 2008, s. 24-36.
- Betænkning afgiven af Den sønderjyske Jernbanekommission. København 1923, <https://www.jernbanen.dk/pbaner.php?s=173>, (siden besøgt 25.8.2020).
- Nørr, Erik, Hans Schultz Hansen &, Peter Fransen (red.), *Harmonisering eller særordning? Sønderjylland som administrativ forsøgsmark efter Genforeningen i 1920*, bind 1, Skrifter udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland nr. 85., Aabenraa, 2002.



Den sønderjyske Jernbanekommission skulle også tage stilling til en broforbindelse mellem Als og Sundeved. Den anbefalede opførelsen af en statslig lavbro med jernbanespor og vejbane. Det blev fulgt. Her ses åbningstoget med DSB F 430, der passerer Kong Christian X's bro i 1930.

- Hansen, Hans Schultz & Henrik Becker-Christensen, *Sønderjyllands historie 2: Efter 1815*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 2009.
- Hansen, Hans Schultz, Byerne i Slesvig ca. 1830-1914, *Sønderjyske Årbøger*, 2007, s. 69-104.
- Hansen, Hans Schultz, "Købstadsforfatning, universitetskapløb og nationalpolitik - Flensborg 1919-1920", i: Stella Borne Mikkelsen, Anne Dorthe Suderbo, Michael Dupont & Mikkel Thelle (red.), *En byhistorisk mosaik. Festskrift til Jørgen Mikkelsen*, Samfundet for Dansk Genealogi og Personalhistorie, København, 2019, s. 147-164.
- Harsberg, Vagn, *De sønderjyske amtsråd indtil 1970*, Aabenraa: Sønderjyllands Amtsråd, 1984.
- Henningens, Lars N., *Vojens viser vejen. En sønderjysk stations- og industriby. Tiden 1864-2006*, Vojens: Lokalhistorisk Forening for Vojens-Området, 2018.
- Jacobsen, N.H., Debatten om de nordslesvigske jernbaners udvikling før 1864, *Sønderjyske Årbøger*, 1975, s. 21-85.
- Jacobsens, N.H., Debatten om de nordslesvigske jernbaners udvikling 1864-1920, *Sønderjyske Årbøger* 1976, s. 13-88.
- Jensen, Niels, *Sønderjyske jernbaner*, København: J.Fr. Clausens Forlag, 1975.
- Ousager, Steen, *Krige og fornyelse. På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet bind II. 1914-1950*, Odense: DSB Jernbanemuseet, 1997.
- Pedersen, Ole Nørregaard, *Operation Genforening. Statsbanerne og Sønderjylland 1918-1928*, Odense: Danmarks Jernbanemuseum, 2001.
- Quellen zur Geschichte der deutsch-dänischen Grenzregion/Kilder til den dansk-tyske grænseregions historie III. *Der nationale Gegensatz/De nationale modsætninger 1864-1914*, Flensburg/Aabenraa: Institut für regionale Forschung und Information im Deutschen Grenzverein e.V., 1996, s. 356-361.
- Schack, Erik H., "Samfærdselsforholdene", i: Anker Kirkeby og Erik H. Schack (red.), *Sønderjylland som det er*, København: Gyldendal, 1920.
- Svendsen, Nicolai og Svend Thorsen, *Paa Vej til Danmark*, København: S.L. Møllers Bogtrykkeri, 1935.
- Viinholt-Nielsen, Lars, 1923: Den sønderjyske jernbanekommission afgiver betænkning. *Jernbanehistorisk Årbog*, 1998, s. 43-53.

Noter

1. Pedersen 2001.
2. Viinholt-Nielsen 1998, s. 43-53.
3. For denne vigtige henvisning og andre nyttige oplysninger takker jeg arkivar Lars Holmgaard Bak, Rigsarkivet Aabenraa.
4. Oversigt hos Hansen & Becker-Christensen 2009, s. 47f, 180-182 med tilhørende henvisninger. Gode kort med uddybende tekst hos Asmus, Kunz & Momsen 1995, s. 35-39, 73-77. Grundlæggende fremstilling er N.H. Jacobsens to artikler: Jacobsen 1975, s. 21-85 og 1976, s. 13-88.



5. Hansen 2007, s. 69-104.
6. Stationsbyens opståen og udvikling er senest og mest dybtgående undersøgt hos Henningsen 2018.
7. Jacobsen 1976, s. 37-43, *Quellen zur Geschichte der deutsch-dänischen Grenzregion/Kilder til den dansk-tyske grænseregions historie III. Der nationale Gegensatz/De nationale modsætninger 1864-1914*, 1996, s. 356-361.
8. Svendsen & Thorsen 1935, s. 34 og 69. Se også Schack 1920, s. 285.
9. Hansen 2019, s. 147-164, især s. 155-159.
10. Ibid, s. 159-161.
11. Kommissorium trykt i *Betænkning afgiven af Den sønderjyske Jernbanekommission*. København 1923, s. 11f (herefter: Betænkning). <https://www.jernbanen.dk/pbaner.php?s=173> (siden besøgt 25.8.2020).
12. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1456, journalsager – jernbaner 2377/1924. Kommissionens forhandlingsprotokol. Maskinskrevne referater i nr. 1455.
13. Om "den store vejplan", se Andersen 2008, s. 231 f. Vejplanen blev godkendt af regeringen den 12.4.1921. Se også Harsberg 1984, s. 185-191.
14. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1456, journalsager – jernbaner 2377/1924. Kommissionens forhandlingsprotokol. Maskinskrevne referater i nr. 1455.
15. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1457, trykt oversigt: *Andragender om Anlæg af nye Baner og Ombygning af bestaaende Baner i de sønderjyske Landsdele*. København 1921. Suppleret med oversigt i Betænkning, s. 5-9. Endvidere nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
16. Betænkning, s. 64-69.
17. Betænkning, s. 70-74.
18. Ibid, s. 75-82.
19. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
20. Betænkning, s. 83.-84.
21. Ibid, s. 85f.
22. Ibid, s. 87.
23. Betænkning.
24. Ibid, s. 121-128, 110.
25. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
26. Betænkning, s. 167-174 og RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
27. Ibid, s. 94-103. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
28. Betænkning, s. 106-113. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
29. Betænkning, s. 159-163.

Det længst varende resultat af Den sønderjyske Jernbanekommissionens mange planer var statsbaneforbindelsen fra Sønderborg station over den nye Kong Christian X.s Bro til Mommark. Banen åbnede den 15. juni – på Genforeningsdagen – i 1933 og var i drift indtil 27. maj 1962. Her er et motortog litra MP 1934 ankommet fra Sønderborg til Mommark Færge, 1934 (tidligst).

30. Ibid, s. 93, 139-143.
31. Ibid, s. 114-120. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
32. Betænkning, s. 128-135. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
33. Betænkning, s. 154-158.
34. Betænkning, s. 164-166, 176, 178-181.
35. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af mødet 31.5.1921.
36. Trykt i Betænkning, s. 49-58.
37. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af møderne 19-20.1.1922.
38. Betænkning, s. 13.
39. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1451, fortrolig Betænkning afgiven af det af den sønderjyske Jernbanekommission nedsatte Udvalg 30.3.1922 samt nr. 1455, maskinskrevet referat af møderne 6-7.4.1922.
40. Nørr, Hansen & Fransen 2002, især s. 15-54 og 551-558.
41. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af møderne 20-21.9.1922.
42. Ibid, referat af møde 16.10.1922.
43. Betænkning, s. 141f.
44. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af møde 23.11.1922.
45. Ibid, nr. 1456, forhandlingsprotokol, møde 29.11.1922.
46. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1458, udtalelse 26.4.1923.
47. Ibid, udateret lovforslag.
48. Ibid, betænkning 15.2.1924.
49. Ibid, betænkning 26.3.1924.
50. Ibid, lov 29.3.1924.
51. Jensen 1975, s. 54, 63-66, 71-74. Om Mommarkbanen, se Bak 2008, s. 24-36.
52. Ousager 1997, s. 151-160.

Summary

South Jutland's reunification with Denmark in 1920 presented the Danish government and parliament with major challenges in terms of integrating the region. The goal was complete incorporation. This also applied to the railway. Danish State Railways' (DSB) takeover of the German Reichsbahn's railway lines, stations and rolling stock, as well as a significant number of staff took place without major complications. However, that did not complete the process of integrating the railway. The South Jutland railway network had to be adapted to the Danish infrastructure. Connections had to be turned from the south to the north. The article analyses the challenges related to the South Jutland railway in light of the region's reunification with Denmark. Particular focus is given to the South Jutland Railway Commission, established by the Ministry of Public Works in the late 1920s and chaired by the director general of DSB Theodor Andersen-Alstrup, with 19 ordinary members: the political parties' parliamentary spokespersons for the railway, local representatives from South Jutland and railway officials.

The South Jutland Railway Commission went about its work thoroughly. The Commission organised eight meetings, four of which spanned two days, as well as a week-long trip covering all areas of Southern Jutland, later followed by a day trip to Sønderborg. It received a large number of written proposals for the construction of railways, and it listened to numerous deputations. More than 20 proposals were presented, all discussed and assessed by the experts. About half of these were subject to particularly thorough analysis. The final report was a comprehensive publication of over 180 pages, most of which were printed inquiries from the population. The strategy was to allow the people of South Jutland (both inside and outside of the commission) to speak, and then select the best proposals from the many received for realisation.

This principled responsiveness was commendable, but also obscured the fact that the Commission was not working from an overall concept of the future importance of railways as a transport system – in terms of long-distance

transport between regions, regional traffic between cities and local traffic between cities and their hinterlands, or in relation to the roads. At best, it could be said that the purely local railways were assigned minor importance. The hesitant role of the railway experts in the Commission may have contributed to this. For a long time, they listened patiently. Only as the decision approached did the chairman and the other experts become more involved.

The lack of an overall concept may have been due to the fact that the Commission's work took place during a time when the railways were at a crossroads. World War I meant a big leap forward for the truck as a means of transporting people and equipment. However, the consequences had only dawned on a few of the members, who asked critical questions about the future of the railway, but received the disarming answers one might expect from a commission where railway experts and railway rapporteurs had been given many of the seats. There was never any fundamental discussion. The vast majority of commission members maintained an uncritical preconception that railways would be the mode of transport of the future. They held on to the importance of the railways in the good old days before 1914, and suggested that the South Jutland region was spun into a web of private local railways.

On other more general issues, the commission was divided. The issue of national versus private railways played a specific role. This debate was somewhat ideological in nature, as two Social Democrats, with their desire to have exclusively national railways, were faced with centre-right politicians and officials who preferred private railways. However, there was also an economic perspective, where the people of South Jutland feared great financial burdens if municipalities and counties were forced to pay for the construction and operation of the private railways. There was also a tendency for the people of South Jutland to see the railway issue from a reunification perspective, with an emphasis on regional development opportunities. This perspective was not as prevalent among the members from the



Helt uafhængigt af jernbanekommissionen fik Paddborg station en central betydning i kraft af den nye grænse. Det betød en stor vækst i det lille bysamfund, der blev Sønderjyllands sidst anlagte stationsby. Her ses stationen ca. 1923. I spor tre længst til højre er det danske eksprestog ankommet. Alle passagerer skal skifte til det tyske tog i spor 2. Spor 1 er belagt med godsvogne, så langt øjet rækker. De rejsende strømmer tværs over sporene for at komme igennem pas- og toldkontrollen – en forudsætning for at komme med det tyske tog. Det var en udfordring at gøre en så lille station til grænsestation. En ny stationsbygning blev derfor opført i 1928.

old nation. In particular, there was disagreement between members from the Kolding area, who wanted the Kolding South Railway Company (Kolding Sydbaner) to expand its activities in the Christiansfeld area and down towards Haderslev, while members from Haderslev, and particularly Aabenraa, wanted good northern connections from the southern regions as well. Some members would favour the central part of Southern Jutland and wanted to promote regional development there, while others wanted to connect Als with Sundeved and Funen. Such regional and local patriotic preferences, however, were only to be expected.

It is easy to review the commission's recommendations with the benefit of hindsight. A stronger focus on long-distance traffic would probably have strengthened the case for an east coast line running Kolding-Christiansfeld-Haderslev-Aabenraa-Tørsbøl, which would have meant a fundamental, albeit expensive, solution to the longstanding problem with the old Jutland railways: that the main line bypassed the market towns that were instead reached via side tracks. Instead, they proposed a national railway connection between Sønderborg-Aabenraa-Rødekro, while the proposed private railway Taps-Haderslev may have given the latter better connections to the north, but did not improve the connection between Haderslev, Aabenraa and

Sønderborg. In its desire to accommodate the government and its cost-cutting measures, the commission abandoned the ideal overall solution. An east coast railway would probably have remained in operation today, and supported the South Jutland market towns on the east coast. In addition, the commission proposed the following private railways: Sønderborg-Mommark, Vojens-Gram-Ribe, Rødekro-Løgumkloster-Bredbro-Ballum, Vejen-Skodborg-Rødding-Gram-Agerskov-Bedsted and a low road-rail bridge over the Alssund.

When comparing the recommendations of the South Jutland Railway Commission to the railways that were actually built in South Jutland after 1920, the result is very modest. The recommendations were pared down due to the political considerations, but first and foremost, developments meant that no one was interested in realising the private railway proposals. Instead, the Rødekro-Løgumkloster line was opened as a national railway in 1927, only to be closed again as early as 1936. It was also necessary to establish the Mommark line as a national railway. It opened in 1933 and existed until 1962. The only lasting result of the great expectations that the South Jutland Railway Commission had raised and the great work it had done, was King Christian X's Bridge across the Alssund sound. It was inaugurated in 1930 and still exists as a road bridge.