



*Fig. 1. Holsted station omkring 1910. Toget fra Lunderskov ankommer til perron 1. Postkort Lokalthistorisk Arkiv i Holsted.*

## Holsted-Vorbasse-Bindeballe jernbane

*Af Lars Rasmussen*

I 1874 indviedes jernbanen fra Lunderskov til Bramminge, og en del midtjyske byer opnåede derved at få jernbanen til byen; én af disse var Holsted. Imidlertid placeredes stationen ca. 3 km syd for Holsted by, hvilket medførte, at der i de følgende år opstod et mindre bysamfund omkring stationen, og denne bebyggelse fik naturligt nok benævnelsen »Holsted stationsby«. Beboerne i Holsted by var ikke tilfredse med stationens placering, hvorfor man allerede på et tidligt tidspunkt arbejdede for en jernbane fra Holsted by til Holsted station.

Udførelsen af denne idé blev gjort mulig med vedtagelsen af det store jernbanelovforslag 27. maj 1908, idet det indeholdt

lov om anlæg og drift af en privatbane fra Holsted station til Holsted by. Efter at have sikret sig de nødvendige pengemidler arbejdede man i A/S Holstedbanen ihærdigt på at få de resterende formaliteter i orden, og i januar 1914 rejste en delegation bestående af herredsfogeden i Gørding-Malt herreder, A. C. Frost, sognerådsformand Lukas Jørgensen og landinspektør P. Schouenborg til København for at fortælle trafikministeren, at man nu havde forholdene omkring Holstedbanen bragt i orden, hvorfor man ansøgte om koncession på banens anlæg.

I april 1914 gav trafikministeriet bestyrelsen eneretsbevilling på anlæg af banen fra Holsted by til Holsted station. Bestyrelsen holdt derfor endnu i april måned et længere møde, hvorunder man gennemgik meddelelsen om koncessionen og accepterede betingelserne for at få den. Man vedtog at henvende sig til ingeniør Harald Rump i København, idet man ønskede, han skulle overtage den tekniske ledelse af anlægget. Endvidere overdroges det forretningsudvalget at søge teknisk assistance samt undersøge hvilken driftsmåde (damp-, diesel- eller elkraft), der ville være den mest formålstjenlige. Efter disse forberedelser kunne linien så afstikkes og en besigtigelseskommission og en ekspropriationskommission træde til, så det »egentlige arbejde« kunne indledes. Mødet afsluttedes med, at man udtalte, at banen, om alt ville gå vel, ville kunne begynde sin virksomhed allerede sommeren 1915. Men sådan skulle det ikke komme til at gå!

Den 29. august 1914 afholdt aktieselskabet Holstedbanen sin ordinære generalforsamling. Formanden, herredsfoged Frost, afgav beretning om, hvad der var foretaget, siden bevillingen til anlægget af banen blev givet. Forsamlingen var enig med bestyrelsen om at fortsætte arbejdet, så besigtigelseskommissionen i nær fremtid ville kunne afgøre linieføringen, hvorefter man så ville standse arbejdet indtil videre af hensyn til de urolige politiske forhold.

Besigtigelseskommissionen afsluttede sit arbejde i februar 1915, og Ribe Amtstidende kunne i maj måned 1915 meddele, at anlægsarbejdet på Hørve-Værsløv banen og Holstedbanen måtte indstilles på grund af, at man vanskeligt kunne skaffe



*Fig. 2. Stationsvejen i Holsted omkring 1900; denne vej fik senere navnet Jernbanegade. Til højre ses Centralhotellet, i midten manufakturhandler Aaskovs forretningsejendom og til venstre ses stationspladsen. Planen var, at toget fra Holsted by skulle have sit spor ført ind til stationen fra øst gennem Jernbanegade. Toget skulle således ikke anløbe de eksisterende perroner, men en perron, der skulle bygges i Jernbanegade ud for stationsbygningen. Foto Lokalthistorisk Arkiv i Holsted.*

materialer. Den officielle udsættelse af Holstedbanen blev givet den 21. august 1915 på den ordinære generalforsamling. Formanden, herredsfoged Frost, sagde i sin beretning, at det havde været bestyrelsens hensigt at planlægge således, at alt ville være klar til banens bygning, når det gunstige tidspunkt kom; således var linieføringen fastsat, forhandlingerne med statsbanerne om tilslutningen ved Holsted station afsluttet, plan og tegning over stationspladsen i Holsted by udarbejdet. Men herredsfoged Frost sagde også, at det gunstige tidspunkt

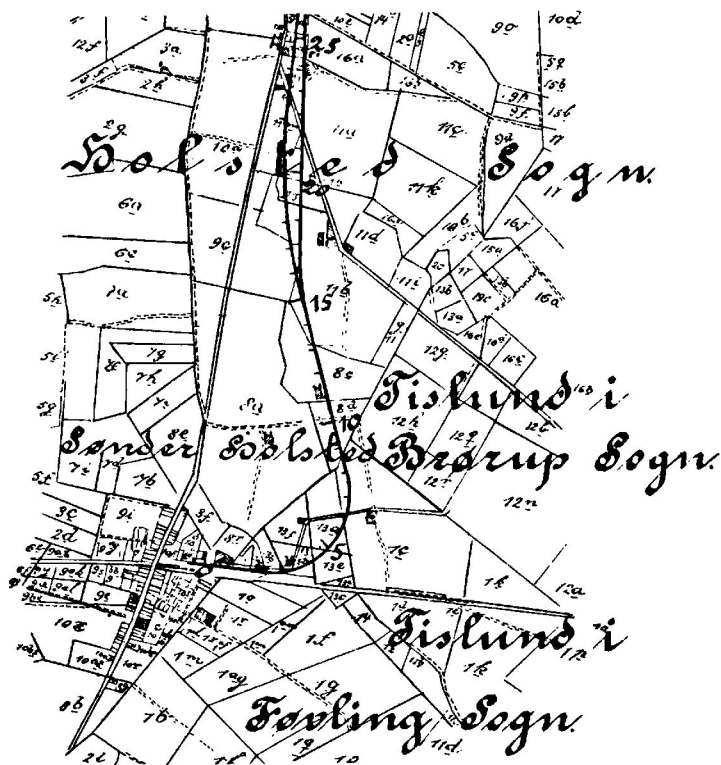


Fig. 3. Sortebogsbladet fra 1914 viser i målestoksforholdet 1:20.000 linieføringen gennem Holsted stationsby. Det ses, at jernbanen førtes ind til stationen gennem jernbanegade. Selv om strækningen fra Holsted by til Holsted station kun ville få en længde på ca. 3 km, regnede man med en intens trafik på denne strækning; som det ses, planlagde man dobbeltspor det meste af strækningen, nemlig fra Holsted by til den store indføringskurve i Holsted stationsby. Lokalhistorisk Arkiv i Holsted.

for arbejdets påbegyndelse ikke var til stede, thi sveller, skinner og lokomotiver kunne meget vanskeligt fås og kun til særdeles høje priser, hvorfor banens bygning på dette tidspunkt ville koste meget mere end overslagets pålydende. Forsamlingen vedtog derfor at udsætte bygningen af banen indtil videre.

Imidlertid medførte denne nye udsættelse en del utilfredshed hos Holsteds beboere, idet man henviste til de dårlige muligheder for befordring mellem Holsted by og Holsted station.

Den fremsatte kritik var ikke udelukkende negativ, thi der manglede ikke forslag til problemets løsning; således foreslog J. S. Nikolajsen i et læserbrev, at man på grund af den store prisstigning på alt banemateriel og vanskeligheder ved Holsted stations rangerplads kunne spare 50.000 kr. ved i stedet for den foreslåede bane at anlægge en elektrisk sporvej fra Holsted by til Holsted stationsby. Læserbrevsskribenten sluttede sit indlæg med stor optimisme, idet han skrev: »Vi kunne let for samme beløb få både sporvej og et for mange beboere uundværligt vandværk«.

Meget hurtigt blev hr. Nikolajsens planer imidlertid forkastet, idet redaktøren af Ribe Amtstidende efter indlægget straks meddelte, at forslaget om en elektrisk sporvej tidligere var blevet undersøgt af en sagkyndig mand, som erklærede, at en elektrisk sporvej ville koste akkurat 50.000 kr. mere at anlægge, end banen var anslået til at koste.

Det var således ikke på grund af manglende interesse, at der intet skete i trafikforholdene omkring Holsted, men derimod på grund af de høje varepriser. Disse var endnu en gang med til på banens ordinære generalforsamling i september 1916 at udsætte banens bygning.

Udsættelsen betød imidlertid ikke, at alle »jernbanetanker« helt havde forladt Holstedegnen. Allerede meget tidligt havde man talt om en forlængelse af Holstedbanen til egnen nord for Holsted; imidlertid blev planerne først mere konkrete og aktuelle efter Vandel-Grindsted banens åbning i maj måned 1914.

### *En bane til Bindeballe*

I november 1916 holdtes et møde i Lindknud, hvor der var en meget positiv stemning for og villighed til at bringe de nødvendige ofre for en forlængelse af Holstedbanen nordpå over Lindknud-Vorbasse til et punkt på Vejle-Vandel-Grindsted jernbanen, nærmest Bindeballe. Man var ikke i tvivl om, at en

sådan bane ville bidrage stærkt til egnens opkomst og til transport af skoveffekter fra de store plantager, den ville komme til at berøre. Mødets resultat blev, at man nedsatte et udvalg, der skulle arbejde videre med ideen.

Den store interesse for en sådan bane medførte, at Holsted jernbaneudvalg i slutningen af november 1916 inviterede til et større møde på Vejle rådhus. I mødet deltog repræsentanter for Holsted jernbaneudvalg, Holsted sogneråd, Lindknud sogneråd, Vorbasse sogneråd, Randbøl sogneråd, Vejle amtsråd, Vejle byråd, Vejle Handelsforening, Vejle Håndværkerforening og rigsdagen; endelig deltog C. Thomsen, der var driftsbestyrer for Vejle-Vandel-Grindsted jernbane.

Herredsfoged A. C. Frost bød velkommen og omtalte planen nærmere; borgmester Madsen fra Vejle valgtes til ordstyrer. Derefter redegjorde landinspektør P. Schouenborg og driftsbestyrer C. Thomsen for den foreløbigt udarbejdede linie. Repræsentanterne for de forskellige kommuner, som banen skulle løbe igennem, havde derpå ordet, og de udtalte alle deres tilslutning til planen. Derefter drøftede man ganske foreløbigt retningslinien, og herom var enigheden knap så stor.

Rigsdagsmanden, folketingsmand L. Rasmussen, opfordrede til at handle hurtigt, hvis man ønskede at få banen med på det lovforslag, som man havde planlagt at fremsætte i begyndelsen af det nye år. Man vedtog derfor, at anmode driftsbestyrer C. Thomsen om at udarbejde et foreløbigt projekt, og man vedtog yderligere at rette henvendelse til de respektive kommuner, som banen ville komme til at gennemløbe, idet man ønskede, at hver kommune valgte to repræsentanter til et udvalg, der udover kommunalrepræsentanter skulle have repræsentanter for Holstedbanens bestyrelse, Holsted Håndværker- og Industriforening, Vejle-Vandel-Grindsted jernbane, Vejle byråd og Vejle Handelsforening. Dette udvalg skulle så snarest til regeringen indsende andragendet ledsaget af en beskrivelse af projektet og en fortegnelse over kommunernes tilskud.

Mødedeltagerne forlod mødet i en optimistisk tro på det nye baneprojekt, så det var ikke helt uden grund, at Ribe Amtstidende den følgende dag kunne meddele:

»Mødet varselede godt om, at planen vil blive realiseret, selv om den selvfølgelig kan møde vanskeligheder. Når der er banepå-  
planer fremme, er der altid så mange forskellige interesser, der  
skal tages hensyn til. Men man tør håbe, at vanskelighederne  
kan overvindes. Vi ser ikke rettere, end at denne sag har stor  
interesse for Holsted kommune og egnen nordfor«.

Driftsbestyrer C. Thomsen og udvalget arbejdede herefter vi-  
dere med sagen, og i den følgende tid fremsendte udvalget til  
hvert sogneråd et andragende om tilskud til anlægsudgifterne.

Størst nervøsitet havde udvalget for det andragende, man  
fremsendte til Vejle kommune i januar måned 1917. Man  
anmodede byrådet om at bevilge 110.000 kr. til banens anlæg  
samt procentvis i forhold til de af de øvrige interesserede kom-  
muner tegnede beløb at garantere for 22.590 kr., netop det  
beløb, der manglede i den af kommunerne tegnede anlægssum.

På byrådsmødet omtalte grosserer Jørgen Christensen, der  
var den ene af Vejle byråds repræsentanter i udvalget for Hol-  
sted-Bindeballe jernbane, banens retning og påpegede den  
store interesse for banen, der var til stede ude i sognene. Han  
sluttede med at anbefale at give tilsagn om at yde bidraget på  
110.000 kr. og også tage andel i de 22.590 kr., idet han frem-  
hævede, at Vejle burde imødekomme sit opland, og at der  
ingen tvivl kunne være om, at banen ville få betydning for  
Vejle. Byrådets anden repræsentant i jernbaneudvalget, re-  
daktør C. Jacobsen, nøjedes kort med at konkludere: »Vi kan  
godt forsvare det!«

Da ingen talte imod andragendet, sluttede borgmesteren  
med en opfordring til at efterkomme jernbaneudvalgets ønske  
om et svar allerede inden 27. januar 1917. Både dette ønske og  
selve andragendet vedtoges enstemmigt, selv om forslaget na-  
turligvis rent proceduremæssigt skulle gennem to behandlin-  
ger; ved den senere anden behandling fastholdtes beslutningen.

#### *Beskrivelse af anlægget*

Banen skulle udgå fra Holsted by fra den projekterede ende-  
station for privatbanen fra Holsted statsbanestation til Hol-  
sted by. Derfra skulle banen gå mod nord omtrent langs lan-  
devejen fra Holsted til Grindsted indtil skæringen med vejen

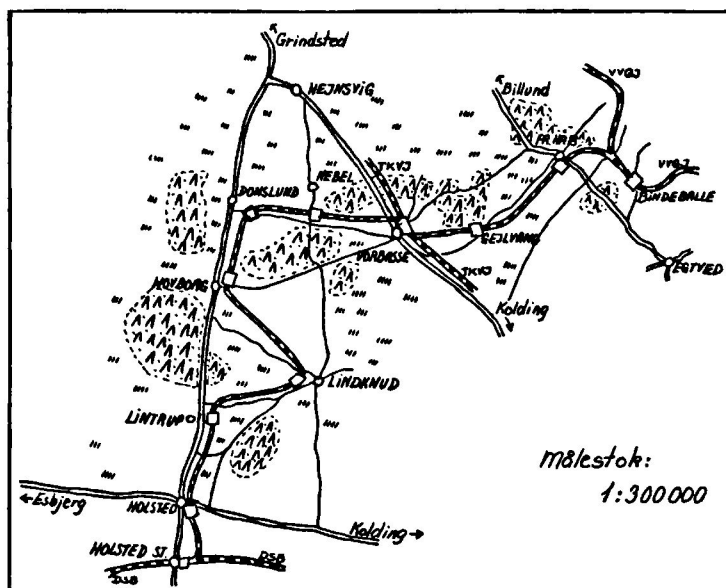


Fig. 4. Holsted-Vorbasse-Bindeballe jernbanes linieføring, som var udarbejdet af driftsbestyrer C. Thomsen, Vejle-Vandel-Grindsted jernbane. Tegning: Lars Rasmussen.

til Lindknud, hvorefter banen skulle fortsætte mod øst langs vejen til Lindknud. Kort før Lindknud skulle banen gennem en større kurve dreje mod nordvest efter Hovborg og videre i nordlig retning efter Donslund by. Lige syd for Donslund skulle banen dreje mod øst, for at den kunne komme til nordfra at løbe ind på Vorbasse station på Trolldhede-Kolding-vejen jernbane. Gående ud imod syd fra denne station skulle banen fortsætte mod øst til Gejlvang og herfra mod nordøst til Frederikshåb, hvorfra den gennem en større kurve skulle føres udenom det mellem Frederikshåb og Bindeballe liggende store højdedrag og ind til Bindeballe station på Vejle-Vandel-Grindsted jernbane, idet banen på de sidste ca. 1,6 km skulle følge langs med denne banes spor.

Foruden endestationerne Holsted på den projekterede, men endnu ikke fuldførte Holstedbane og Bindeballe på Vejle-





*Fig. 5. Vorbasse station. Den 24/8 1917 foretoges den officielle indvielse af Troldhede-Kolding-Vejen jernbane, der passede Vorbasse. I Vorbasse var det meningen, at Holsted-Bindeballe banen skulle have station fælles med Troldhede-Kolding-Vejen jernbane. Foto N. A. Johansen.*

Vandel-Grindsted jernbane samt tilslutningsstationen Vorbasse på Troldhede-Kolding-Vejen jernbane planlagde man syv mellemstationer, nemlig en ved Lintrup tæt op til landevejen mellem Holsted og Hovborg, en tæt ved Lindknud by (beliggende vest herfor), en tæt ved Hovborg by (beliggende øst herfor), en syd for Donslund ved Mosgård, en syd for Nebel, en ved Gejlvang og en tæt ved Frederikshåb (beliggende syd herfor).

Banens længde ville blive 41,6 km, og man ønskede at anlægge den med normal sporvidde og uindhegnet på fri bane. Både stignings- og krumningsforhold måtte betegnes som gunstige; største stigning ville blive 10‰, og på denne stigning ville der ikke blive brug for mindre krumningsradius end 480 m. Banens mindste krumningsradius ville blive 470 m, når man så bort fra indløbet til et par stationer, hvor man havde tænkt at benytte en radius på 400 m.

Angående banens fundament ønskede man en planumsbredde (bredden af den udjævnede flade hvorpå sveller og skinner lægges) på 4,4 m, og at grøfternes mindste bredde og mindste dybde blev 0,3 m. Banen skulle ikke passere større

vandløb, hvorfor større brobygningsarbejder ville være unødvendige. Til banens overbygning havde man tænkt at anvende stålskinner af vægt 22,5 kg pr. meter, forbundne med vinkellasker (vinkelformede småplader, der med bolte fæstnes til to skinneender, så skinnestykkerne sammensættes til en sammenhængende skinne) og anbragt på underlagsplader. Svellerne – af imprægneret fyrretræ – skulle have målene 240 cm×20 cm×15 cm. Man ønskede at anbringe 17 sveller pr. normalskinnelængde (d.v.s. 12 m). Længden af banen ville man anlægge telefonledning og for hver halve kilometer opsætte mærkesten.

Med hensyn til det rullende materiel lagde man vægt på, at denne bane måtte få tilfredsstillende forbindelser med de tre tilstødende baner; derfor foreslog man 4 tog daglig i hver retning foruden ca. 2 tog daglig i hver retning alene mellem Holsted statsbanestation og Holsted by, hvortil det ville være nødvendigt med to togstammer.

#### *Prisoverslag*

Da der til anlæggelse af banen kun ville kræves forholdsvis ringe jordarbejder, ingen kostbare gennemløb, ingen store udgifter til ekspropriationer og ingen dyre stationsanlæg, idet banen på de tre største pladser skulle føres ind på andre privatbaners stationer, hvor der ikke ville kræves store udvidelser for at optage banen, kunne man nøjes med en anlægsudgift på ca. 50.000 kr. pr. km. Dog korrigerede man – på grund af de ved krigen forårsagede prisstigninger – beløbet med 20%, således at man forventede en samlet udgift på 41,6 km á 60.000 kr., d.v.s. 2.496.000 kr.

Man forventede et tilskud fra staten på  $\frac{1}{3}$  af denne sum, altså 1.664.000 kr. Fra Ribe og Vejle amt regnede man med tilskud på henholdsvis 16% af 32,250 km á 60.000 kr., altså 309.600 kr. og 12,5% af 9,350 km á 60.000 kr., altså 70.125 kr. Tilbage blev et beløb på 452.275 kr., der skulle dækkes af kommuner og private. Beløbet dækkedes således:

Vejle kommune: . . . . .	110.000 kr.
Randbøl kommune: . . . . .	33.000 kr.
Vorbasse kommune: . . . . .	50.000 kr.

Hejnsvig kommune: .....	15.000 kr.
Lindknud kommune: .....	100.000 kr.
Åstrup kommune: .....	5.000 kr.
Holsted kommune: .....	100.000 kr.
Private plantageejere: .....	5.000 kr.
Vejle Bank: .....	10.000 kr.

Samtlige kommuner havde indvilget i at deltage i en procentvis dækning af restbeløbet (22.590 kr.), hvorefter det sluttelige restbeløb på 1.685 kr. forventedes rigeligt dækket ind ved yderligere tilskud fra private plantager.

#### *Andragendet*

I slutningen af februar måned 1917 behandlede Vejle amtsråd andragendet om et tilskud på 70.125 kr. til baneanlægget. Amtsrådet erklærede sig villig til af amtsrepartitionsfonden under forhold af ministeriets samtykke at yde et tilskud til baneanlægget svarende til 12,5% af den del af udgiften, der ville falde på baneanlægget inden for Vejle amts grænser.

Herefter blev et andragende om fremme af Holsted-Bindeballe jernbane indgivet til ministeren for offentlige arbejder. I andragendet begrundede man, hvorfor man på netop dette tidspunkt og ikke tidligere havde fremsat ønske om en sådan bane. Man påpegede, at forholdene nord for Holsted gennem de sidste 12-15 år havde forandret sig meget, idet der var sket en øget opdyrkning af hedearealer og en mere intensiv drift af de allerede opdyrkede arealer samt en stor befolkningstilvækst (ca. 18% i perioden 1906-1916). Som motivering for banen lagde man vægt på, at denne fremgang syntes at ville fortsætte, dels fordi det var lykkedes at finde to store og gode mergellejer (ved Gejlvang), hvorfra mergel kunne udkøres til de omliggende sogne, og dels at de store plantager nu var ved at opnå en sådan alder, at en udtynding og dermed en udnyttelse af plantagerne kunne begynde; endelig fandtes der i banens opland store tørvemoser. Foruden en sådan begrundelse, der lå i kommende store godstransporter, understregede man, at den større befolkning ønskede sig et nærmere og lettere handelssamkvem med omverdenen. Med denne bane ville hele

banens opland få særdeles gode forbindelser med Kolding-Esbjerg banen, med Troldhede-Kolding-Vejen jernbane og med Vejle-Vandel-Grindsted jernbane og derved få god forbindelse med disse baners opland og vigtige havnebyer.

At man mente andragendet alvorligt fremgik klart af andragendets følgeskrivelse, hvori det hed:

»De interesserede sognekommuner må alle henføres til hede-kommuner med store arealstrækninger og i økonomisk henseende stilles langt under kommunerne i landets bedre egne, idet landejendommene er stærkt belastede med gæld, ligesom de enkelte kommuner allerede har en stor gæld, hvis formål ikke mindst har sat dem i stand til på forskellig måde at lette forbindelsen med omverdenen. Kommunerne har desuagtet ikke skyet at bringe et yderligere offer for at gøre denne forbindelse endnu bedre, således at de sammen med Vejle byråd og nogle enkelte private bidragydere har tegnet et bidrag af i alt 450.590 kr., hvilket beløb udgør 18,1% af den hele anslåede udgift.«

Man anmodede om, at den resterende udgift ville blive overtaget af statskassen, idet man antog, at lovgivningsmagten ville foretage en sammenligning mellem den egn, som den påtænkte jernbanelinie ville passere, og den egn, som Troldhede-Kolding-Vejen jernbane gennemløb, med det udfald, at der ikke ville være forskel i de to egenes ydeevne, hvorfor den påtænkte bane måtte kunne støttes på samme måde som Troldhede-Kolding-Vejen jernbane, nemlig med  $\frac{1}{3}$  af anlægsudgifterne. Selve andragendet lød:

»Det er vort ærbødige andragende til det høje ministerium: at nærværende projekt må blive underkastet en nærmere prøvelse og med anbefaling blive oversendt til rigsdagen for at medoptages på det alt forelagte lovforslag om privatbaner, samt

at der må blive vist dette projekt samme virksomme støtte af statskassen, som ved loven af 1908 er vist overfor andre baner gennem lignende ikke velhavende egne derved, at der må blive ydet et bidrag svarende til  $\frac{1}{3}$  af banens anlægsudgift.«

Andragendet var underskrevet af Holsted-Bindeballe jernbaneudvalgs medlemmer.

Med andragendet fulgte nogle støtteerklæringer. Således anbefalede Hedeselskabet at anlægge banen, idet man påpegede, at egnen, hvis jord var yderst kalkfattig, ville høste gavn af et sådant baneanlæg, såvel til transport af sædvanlige produkter til og fra egnen – derunder brænde og gavntræ fra de store plantager – som til transport af mergel. Hedeselskabet kunne således henvise til, at der bekvemt for banen lå plantager på tilsammen 4.337,2 ha, mens yderligere 1.415,4 ha plantage på trods af nærmere beliggenhed til Troldhede-Kolding-Vejen jernbane muligvis på grund af bedre afsætningsforhold kunne forventes i nogen udstrækning at ville benytte Holsted-Bindeballe banen.

Der forelå også en støtteerklæring fra bestyrelsen for Vejle-Vandel-Grindsted jernbane. Man udtalte sin bedste anbefaling, idet man mente, at den projekterede bane ville kunne skaffe Vejle-Vandel-Grindsted jernbane et noget udvidet opland og for den østlige del af Vejle-Vandel-Grindsted jernbane skabe lettere forbindelse til statsbanestrækningen Lunderskov-Esbjerg end Grindsted-Bramminge banen. Bestyrelsen havde heller intet imod tilslutning af den nye bane ved Bindeballe station.

Endelig forelå der en støtteerklæring fra bevillingshaverne for Holstedbanen. Man fremhævede den betydning, som en forlængelse ville få for Holstedbanen. Man omtalte, at en forlængelse på alle områder ville stille Holstedbanen gunstigere. Netop på grund af den ringe længde ville Holstedbanens anlægsudgifter blive forholdsvis høje, hvorfor man pegede på det naturlige i, at forlængelsen (d.v.s strækningen fra Holsted by til Bindeballe) kom til at bære sin andel i udgiften såvel ved tilslutningen til Holsted statsbanestation som ved den projekterede station ved Holsted by, der med en ringe udvidelse ville kunne anvendes af den forlængede bane. Dernæst understregede man, at Holstedbanen uanset sin ringe længde ville kræve 2 lokomotiver med ét i reserve og så meget rullende materiel, at en bane af større længde – som den projekterede – kunne blive betjent dermed, hvorfor det ville være rimeligt,

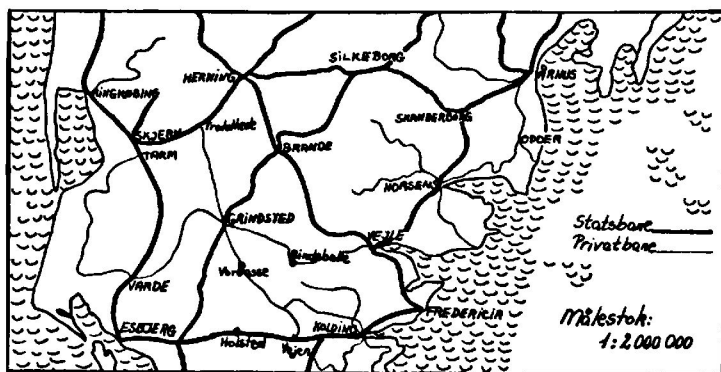


Fig. 6. De midtjyske jernbaner 1917. Tegning: Lars Rasmussen.

at også en del af denne udgift måtte komme til at påhvile forlængelsen. Endvidere fremhævede man det uheldige i, at der langs Holstedbanen ikke fandtes anvendelig ballast i tilstrækkelig mængde, hvorfor en fremskaffelse heraf ville blive kostbar, hvorimod der ved forlængelsen ville være udsigt til at finde ballast langs linien. Endelig fremhævede man flere mindre fordele som f.eks. en mindre udgift til administration under banens anlæg og formentlig også til banens personale under driften. Af disse grunde kunne bevillingshaverne for Holstedbanen således med stor styrke fremhæve den gavnlige indflydelse, en forlængelse ville få på anlægget og driften af Holstedbanen.

Efter at man havde indgivet andragendet til ministeriet for offentlige arbejder, kunne man i Vejle Amts Folkeblad læse, at allerede den 1. marts 1917 havde folketingets privatbaneudvalg modtaget en række deputationer; blandt disse var en deputation fra Holsted, der ønskede en bane fra Holsted by over Lindknud og Vorbasse til Bindeballe. Avisen sluttede med at konstatere, at det nu var meningen, at der ikke skulle modtages flere deputationer, thi i den følgende uge skulle udvalget begynde gennemgangen af de mange jernbaneforslag; næsten enhver egnsdel i Danmark havde stillet forslag om en bane i sit område.

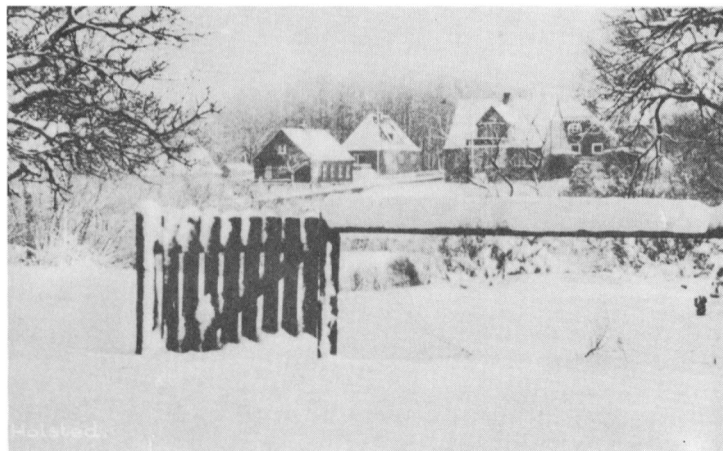


Fig. 7. Holsted by. I dalen bag lågen og det snefyldte hegn skulle Holsted-Bindeballe jernbane have været bygget; banen skulle således krydse Østergade, som ses i baggrunden. Postkort Vilh. Kirk.

### *Forslaget i folketingets jernbaneudvalg*

Folketingets privatbaneudvalg begyndte nu et større arbejde, idet der var indkommet anmodninger om 40 forskellige anlæg til en samlet anlægssum på ca. 70 mill. kr. Arbejdet varede det meste af forsommeren, hvorfor man først i juni 1917 i Kolding Folkeblad kunne læse, at privatbaneudvalget havde afsluttet sit arbejde med valget af folketingsmand Niels Andreasen (S) til ordfører; herefter kunne man snart vente en betænkning afgivet.

Avisen havde dog erfaret, at betænkningen først og fremmest ville fremhæve de forskellige ønsker om ændring af og forlængelse af bestående smalsporede baner; deriblandt Kolding-Egtved-Bindeballe (ombygning af strækningen fra Kolding til Egtved og en forlængelse fra Egtved til Bindeballe). Desuden ville der blive tale om op imod 30 forskellige nyanlæg, der blev foreslået anlagt dels under hensyntagen til pengeforholdene for staten og dels til de enkelte landsdele; deriblandt nævntes Holsted-Vorbasse-Bindeballe jernbane.

Skønt de omtalte forlydender blev fremsat først i juni, lod selve betænkningen dog vente på sig, idet det var hensigten, at man skulle vente på statsbaneudvalget, således at de to forslag kunne komme til at følges ad, og i statsbaneudvalget ventede man endnu i juli på forskellige oplysninger.

Endelig den 24. juli 1917 afgav folketingsudvalget sin betænkning om anlæg af nye privatbaner. Samtlige de anlæg, udvalget eller dets flertal indstillede til vedtagelse – herunder en jernbane fra Holsted by over Vorbasse til Bindeballe – ville kræve en samlet udgift på ca. 60 mill. kr., hvoraf staten ifølge forslaget skulle udrede lidt over halvdelen. I udvalget valgte man samme fremgangsmåde som ved loven af 27. maj 1908, idet man ikke ville fastsætte en bestemt rækkefølge, i hvilken anlæggene skulle udføres.

#### *En inspektionstur*

Allerede i juni måned 1917 planlagde forretningsudvalget for Holsted-Bindeballe jernbane, der var fortsættelsen af det tidligere omtalte jernbaneudvalg, at invitere en del af oplandets honoratiores og nogle af landets rigsdagsmænd til en køretur gennem de egne, hvori banen skulle løbe. Formålet med turen skulle være et bidrag til, at de forskellige autoriteter blev bestyrkede i denne banes store betydning for den pågældende egns opkomst og udvikling.

Indtil nu havde baneideen fået en velvillig behandling i sogne- og byråd samt i det ene amtsråd, så man håbede på en lige så velvillig behandling i Ribe amtsråd og i rigsdagen; især ville man lægge vægt på at påvirke rigsdagsmedlemmerne, thi man havde den opfattelse, at Ribe amtsråd ganske sikkert ville stille sig positivt overfor sagen og bevilge et tilskud i lighed med tilskuddene til tidligere anlagte privatbaner i amtet.

Den 2. august 1917 udsendte forretningsudvalget for Holsted-Bindeballe jernbane en indbydelse til en køretur den 15. august med udgangspunkt i Holsted og afslutning med en middag på hotel Royal i Vejle. Indbydelsen blev sendt til egens rigsdagsrepræsentanter, repræsentanter for folketingets jernbaneudvalg, repræsentanter for Ribe og Vejle amtsråd og



repræsentanter for de interesserede sognekommuner, hvor igennem banen skulle løbe.

Blandt de ca. 50 deltagere, der gennemførte turen den 15. august, kunne man se folketingsmedlemmerne Laurids Rasmussen, Chr. Jacobsen, Mads Mølgård-Nielsen, Mikael



*Fig. 8. Andreas Clausen Frost fødtes 1863 i Sønder Stenderup ved Kolding. Efter juridisk embedseksamen 1890 ansattes han ved Ringkøbing amts kontor. I 1908 blev han herredsfoged i Gørding-Malt herreder og dommer samme sted i 1919. A. C. Frost døde i Holsted i 1931 og begravedes på Ringkøbing kirkegård. Foto fra J. C. Frederiksen: Historiske Efterretninger om Holsted sogn, 1931.*

Mikkelsen, Rasmus Rasmussen, Hans Nielsen (Skive), Hans Nielsen (Horsens), Niels Andreasen og endvidere landstingsmedlemmerne Johs. Lauridsen, Mads Degnbol, Peter Kr. Ej-sing; foruden repræsentanter for Randbøl, Vorbasse, Hejns-vig, Lindknud, Åstrup, Holsted og Vejle kommune deltog repræsentanter for Ribe og Vejle amter med Ribes stiftamt-mand, kammerherre Stemann i spidsen, idet Vejles stiftamt-mand, kammerherre Bardenfleth var forhindret. Endelig del-tog amtsvejnspektørerne i Vejle og Ribe amter, driftsbestyrer C. Thomsen, der under turens forløb redegjorde for de tekni-ske forhold, samt herredsfoged Frost, der ledede turen.

Man kørte til Hovborg, hvor man gjorde ophold i gæstgi-vergården. Her motiverede sognerådsformand N. Thøgersen sit ønske om banens snarlige anlæggelse med følgende ord:

»Vi trænger her i sognet hårdt til en bane. Vi kan ikke byde så store tilskud, da det her ikke er en så velstillet befolkning, men en befolkning, der må arbejde og kæmpe for tilværelsen, men desto mere trænger vi til den store hjælp, en bane er. Alle hidtidige baner er gået udenom os, derfor mener vi at have krav på nu at komme i betragtning.«

Herfra kørte man via Donslund til Vorbasse, hvor selskabet på byens hotel i forbindelse med frokosten hørte ikke få rosende ord om den planlagte bane. Efter frokosten fortsatte man turen til Bindeballe station, hvorfra et ekstratog førte selskabet med undtagelse af stiftamtmand Stemann til Vejle; turens leder, herredsfoged Frost, havde i en tale ved frokostbordet i Vorbasse takket stiftamtmanden for hans deltagelse samt givet udtryk for det håb, at stiftamtmanden, der altid havde udvist stor interesse for udviklingen i amtet, ville gøre sin indflydelse gældende, når tilskuddet i amtsrådet skulle afgøres.

På hotel Royal i Vejle samledes selskabet til middag, hvorunder adskillige talere gav udtryk for, at de på den netop overståede tur havde set de saglige begrundelser – de store plantager, den megen uopdyrkede jord og den isolerede befolkning – for banen. Især hæftede man sig ved, at amtsrådsmedlem Gr. Gregersen (Ribe amtsråd) udtrykte, at rejsen havde givet ham stærkere tilskyndelse end før til at ville være med til at bevilge et tilskud til denne bane. Han sluttede med at sige, at han ikke kunne udtale sig på amtsrådets vegne, men at det, han i dag havde set, ville være et lod i vægtskålen til gunst for banen.

#### *Forslagets behandling i Folketinget*

Folketinget begyndte i sit møde den 14. september 1917 anden behandling af forslaget om en bane fra Videbæk til Skive og de øvrige mange privatbaneforslag. Behandlingen af førstnævnte bane, som i årene forinden havde fremkaldt så mange og lange taler, optog næsten hele mødet – et vidnesbyrd om, at den sag endnu langt fra var uddebatteret, idet der var stor uenighed om banens retning og om, hvorvidt den burde drives privat eller af staten.

I den følgende dags møde nåede man til behandlingen af de 35 privatbaneforslag; alene ideen om at behandle disse forslag mødte modstand fra de konservative, der foreslog at afskære al videre behandling af lovforslaget. Dette konservative forslag nedstemtes imidlertid med overvældende majoritet. Men stemningen imod jernbaneforslagene var der dog stadig, og ganske ret havde Vejle Amts Folkeblad, der refererede de følgende dages debat under overskriften: »De konservative og trafikministeren kappes om at slagte ned på de foreslåede baner«.

Folketingsmand Einar A. Foss (kons.) stillede nemlig forslag om at stryge en hel række af de på udvalgsflertallets forslag optagne jernbaneanlæg. Det drejede sig om baner, som forekom ham at være luksusbaner, idet de pågældende egne i forvejen havde ganske kort afstand til jernbane; blandt de baner, hvorom dette gjaldt, var: Vejle-Uldum, Sønder Omme-Nørre Nebel og Holsted-Bindeballe.

Heller ikke trafikminister Hassing Jørgensen syntes, at de mange baneforslag var lige gode. Han mindede om, at der på hans oprindelige forslag kun var anført forslag om 8 nye baner, mens udvalgsflertallets forslag udviste en ganske stor tilvækst af baneforslag. Han mente, at ikke så få af de baner, udvalget havde indfanget, burde være sluppet igennem nettet; dette gjaldt blandt andre Sønder Omme-Nørre Nebel, Egtved-Bindeballe med ombygning af Kolding-Egtvedbanen til normal sporvidde og Holsted-Bindeballe. Imidlertid fandt ministeren ikke anledning til at stille ændringsforslag, thi han var ganske overbevist om, at dette forslag aldrig ville gå ubeskåret gennem landstinget.

Efter nogle korte bemærkninger fra flere medlemmer, blandt andet fra Christian Jacobsen, der særligt anbefalede Vejle-Uldum jernbane og Holsted-Bindeballe jernbane, gik Foss på talerstolen for at trække sit ændringsforslag tilbage, idet han herefter – som trafikministeren – helt ville lægge operationerne i landstingets hånd.

Herefter oplevede man det særsyn, at dette store jernbaneforslag ved anden behandling vedtoges enstemmigt, hvorefter det sendtes til tredje behandling. Efter tredje behandling blev forslaget sat til afstemning, og da Foss påny havde anbefalet



Fig. 9. Bindeballe station i 1950'erne. I 1897 åbnedes jernbanen fra Vejle til Vandel, hvorved Bindeballe fik jernbaneforbindelse til de nævnte steder, og i 1914 fik man med Vandelbanens forlængelse jernbaneforbindelse til Grindsted. I 1917 håbede man, at rigsdagen ville vedtage Holsted-Bindeballe jernbane og desuden en normalsporet Kolding-Egtved-Bindeballe jernbane, hvilket ville have gjort Bindeballe til et jernbaneknudepunkt med jernbaner i fire retninger. Sådan gik det ikke, og Bindeballe måtte indtil 1957 nøjes med tog i to retninger. I billedets baggrund skimtes det terræn, hvorfra det påtænkte tog fra Holsted ville være kommet ind på Bindeballe station. Foto K. Knudsen.

at stemme for forslaget i det håb, at det nok skulle blive ændret i landstinget, blev det store jernbaneforslag enstemmigt vedtaget.

#### *Forslagets behandling i landstinget*

Onsdag den 17. oktober 1917 bad trafikminister Hassing Jørgensen om ordet for at fremsætte forslag til lov om forskellige privatbaneanlæg. I dette forslag til lov hed det, at regeringen bemyndigedes til i overensstemmelse med de almindelige regler og forskrifter i afsnit B i lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye jernbaneanlæg m.v. yderligere at meddele eneretsbevilling til anlæg og drift af bl.a. en privat jernbane fra Holsted by over Vorbasse til Bindeballe. Under fremsættelsen af lovforslaget sagde ministeren:

»Uagtet endnu ikke alle de på jernbanelovene af 1908 opførte privatbaner er kommet til udførelse – selv om man fraregner de baner, hvis udførelse må antages at være opgivet –, uagtet den samlede længde af privatbaner nu har overskredet længden af statsbanerne, og uagtet det erfaringsmæssigt tager lang tid, inden privatbanerne er i stand til at give et sådant udbytte af den deri anbragte kapital, at det blot nogenlunde svarer til almindelig lav rentefod, synes trangen til anlæg af nye jernbaner omkring i landet og befolkningens villighed til at yde de fornødne kommunale tilskud fremdeles at være meget store . . . Uagtet jeg ikke anser alle de foreslåede nye jernbaner for nødvendige og endogså vil mene, at enkelte af dem helst burde undværes, har jeg anset det for rigtigt at genfremsætte forslaget i den affattelse, det fik i folketinget«.

Selv om ministeren således undlod at indføre en protest mod bestemte baneforslag, undlod han dog ikke senere at fremhæve faren for de store økonomiske problemer, der ville opstå, dersom forslaget i sin helhed vedtoges; han sagde:

»Statstilskuddet til disse baneanlæg er vurderet til ca. 30 mill. kr., men det er under forudsætning af varepriserne før krigen og selvfølgelig også under forudsætning af, at de alle kommer til udførelse. I sidstnævnte henseende skal jeg bemærke, at i modsætning til, hvad forholdet har været ved de tidligere vedtagne jernbanelove, foreligger der denne gang for de allerfleste baners vedkommende fuldt bindende tilsagn om de fornødne penge fra kommunerne, og deraf vil jeg altså drage den slutning, at kun få af de baner, der her foreslås og vedtages, ikke kommer til udførelse«.

Tinget gik derefter over til første behandling af forslaget, og da ingen bad om ordet, vedtoges lovforslagets overgang til anden behandling uden afstemning.

Det kongevalgte landstingsmedlem Jørgen Berthelsen foreslog, at lovforslaget henvistes til et udvalg på 15 medlemmer. Forslaget vedtoges uden forhandling og afstemning, og dagen efter valgtes 15 medlemmer til det udvalg, der fik navnet »Udvalget angående forslag til lov om forskellige privatbaneanlæg«.

*Den første modstand mod Holsted-Bindeballe jernbane*

Forretningsudvalget for Holsted-Bindeballe jernbane havde inden indsendelsen af andragendet til rigsdagen om fremme af forslaget om en jernbane fra Holsted til Bindeballe sikret sig økonomisk rygdækning hos samtlige kommuner, som denne bane ville komme til at gennemløbe, samt hos Vejle kommune og Vejle amt. Man manglede således at få tilsagn om et tilskud fra Ribe amt. Under inspektionsturen i august måned 1917 havde herredsfoged Frost sagt, at man var sikker på, at Ribe amtsråd, når det fik sagen til behandling, ville se på banen med forstående og velvillige øjne. Det skulle vise sig at være en for optimistisk bedømmelse!

Den 29. november 1917 kunne Ribe Amtstidende meddele, at Ribe amtsråd havde haft forretningsudvalgets andragende om amtstilskud til Holsted-Bindeballe banen til behandling. Sagen havde ikke fået nogen særlig velvillig modtagelse, idet andragendet nægtedes. Imidlertid stillede man samtidig i ud-sigt, at hvis planen ændredes således, at den kom til at lyde på en Holsted-Lindknud-Hovborg bane, kunne der ventes tilskud fra amtet. Det var et udvalg nedsat af amtsrådet og bestående af amtsrådets formand og budgetudvalg, der havde indstillet det oprindelige forslag til forkastelse og det nye forslag til vedtagelse; blandt amtsrådsmedlemmernes kommentarer var følgende: »Nej, når Vejle amtsråd kun vil give 60.000 kr., vil vi intet give!« Derved blev det, og budgetudvalgets forslag vedtoges.

*Dødsstødet mod Holsted-Bindeballe jernbane*

Landstingsudvalget begyndte herefter sit arbejde og modtog i den efterfølgende tid en hel række deputationer; alene den 6. december 1917 modtog udvalget 18 deputationer. Også forretningsudvalget for Holsted-Bindeballe jernbane anså det for klogest om muligt at øve indflydelse på udvalgsmedlemmernes arbejde, hvorfor herredsfoged Frost i februar måned 1918 tog til København for mundtligt at klarlægge og nærmere omtale planen om en Holsted-Vorbasse-Bindeballe jernbane for landstingsudvalgets medlemmer.



Fig. 10. »Vorbasse station« i dag; som det ses, er det ikke længere muligt at stige på toget. I følge de oprindelige planer skulle passagererne herfra have haft mulighed for at køre med tog til Holsted, Bindeballe, Grindsted og Kolding. Men Holsted-Bindeballe banen blev aldrig anlagt, og med udgangen af marts måned 1968 blev Troldhede-Kolding-Vejen jernbanes strækning Troldhede-Kolding nedlagt, efter at strækningen Gesten-Vejen var blevet nedlagt i 1951. Foto Lars Rasmussen.

Efter dette møde henvendte landstingsudvalget sig til statens tekniske tilsyn med privatbaneanlæg m.v. for at få en erklæring vedrørende forslaget. Tilsynet, hvis leder var ingeniør H. Helweg, sendte tilbage til landstingsudvalget en skrivelse, hvori Holsted-Bindeballe banen omtaltes således:

»Tilsynet udtaler, at den nordlige egn, der gennemskæres af den foreslåede bane, allerede er godt betjent af Troldhedebanen og Vejle-Vandel-Grindsted banen, og henstiller derfor, at banen ikke føres ud over Donslund. Hvadenten banen kun føres hertil eller bygges i hele den foreslåede udstrækning, bør

den udføres som en forlængelse af Holstedbanen og forenes med denne, der stillet selvstændig næppe vil have mulighed for at give et blot nogenlunde tilfredsstillende driftsresultat. Det oplyses, at statens bidrag til Holstedbanen er  $\frac{1}{2}$ . Overslaget er udregnet med priser, der stiller sig ca. 20% højere end de før gældende priser. Indskrænkes anlægget til Holsted-Donslund, vil der kunne påregnes en anlægsudgift af omtrent halvdelen af den, der vil medgå til hele den foreslåede bane.«

Udvalget tog denne indstilling til efterretning, og i udvalgets betænkning afgivet den 16. marts 1918 stillede man et ændringsforslag til det stillede forslag: »En jernbane fra Holsted by over Vorbasse til Bindeballe affattes således: En jernbane fra Holsted by til Donslund.« Indirekte erkendte man i betænkningen, at man havde været nødsaget til i beslutningsøjeblikket at hælde til andres undersøgelser af sagsforholdene, idet man ikke selv havde haft tid til at foretage undersøgelser; udvalget udtalte bl.a. i betænkningen:

»Udvalget har afholdt 31 møder og modtaget 29 deputationer. Når man betænker, hvilken tid modtagelsen af så mange til dels meget talrige deputationer tager, så vil det ses, at megen tid til egentligt arbejde har udvalget ikke haft. Nogen virkelig undersøgelse af de forskellige anlægs betimelighed har da ikke kunnet finde sted, så meget mindre som der i ethvert af udvalgets sidste møder er fremsat forslag om nye anlæg.«

En stor del af udvalgets tid var foruden samtale med deputationer blevet brugt til at behandle spørgsmålet om tilvejebringelse af kapital til statens tilskud, således at de eventuelt vedtagne baner kunne gennemføres i løbet af overskuelig tid; man foreslog således ministeren, i det omfang det måtte være nødvendigt, at skaffe kapital til veje ved optagelse af et statsobligationslån.

Endelig udtalte man, at man havde taget meget hensyn til i hvilken grad, de implicerede sogneråd, byråd og amtsråd var villige til at støtte de enkelte baneforslag, og efter Ribe amtsråds nej til Holsted-Bindeballe banen og efter tilsynets udtalelse, mente udvalget det altså rigtigst at ændre forslaget til Holsted-Donslund.



Allerede den 18. marts 1918 tog landstinget baneforslagene op til anden behandling, hvilket medførte modstand fra flere medlemmer. Konsul Frederik Larsen Hey sagde bl.a.:

»På betænkningen står, at den er afgivet den 16. marts, men det vil dog ikke sige andet, end at den er omdelt her i salen søndag eftermiddag den 17. Den er, så vidt jeg ved, ikke tilstillet nogen af landstingets medlemmer i deres hjem, således at medlemmerne først har haft lejlighed til i dag at se denne betænkning, der drejer sig om et meget vigtigt spørgsmål og meget store summer. Jeg har den største tillid til de herrers evne til at sætte sig ind i en sag, men ingen vil tage mig det ilde op, at jeg siger, det har været ganske umuligt at sætte sig ind i de spørgsmål.«

Herefter blev en indsigelse mod behandlingen rejst, men ved afstemningen vedtoges det at behandle forslaget, hvorefter tingets formand erklærede, at sagen ifølge forretningsordenen kunne behandles.

Jernbaneudvalgets formand Jørgen Berthelsen, der var blevet valgt til ordfører for forslaget, gennemgik herefter forslaget med dets ændringer. Om Holsted-Bindeballe banen sagde han:

»Ændringsforslag nr. 9 går ud på en jernbane fra Holsted by til Donslund. Det er en forkortelse af den bane, der er foreslået, men denne har man i udvalget været temmelig enig om og har fået tilslutning dertil både hos statens tekniske tilsyn og hos den højtærede minister.«

Blandt de efterfølgende talere var der ingen, der tog dette ændringsforslag op til yderligere debat. I øvrigt omhandlede den følgende debat ikke så meget de enkelte forslag til jernbanestrækninger, men derimod udvalgets og tingets arbejdsform i denne sag. Således blev landstingsmand Joachim Stilling usikker med hensyn til sit standpunkt efter at have hørt medlemmet Johs. Carl Døcker anbefale forslaget med den begrundelse, at hele dette store jernbaneforslag skulle ud til befolkningen, for at den kunne tænke sig noget mere om, end den åbenbart tidligere havde gjort. Om Døckes indlæg sagde Stilling:

»Det ærede medlems argumentation er for mig det samme som: Jeg vasker mine hænder, jeg lægger det hele over på befolkningen og ministeren, og så er vi færdige med det, så kan rigsdagen gøre, hvad den vil«.

Yderligere sagde Stilling om tingets arbejdsform:

»Ja, det er gået mig som en mængde af dette tings medlemmer, at vi havde forberedt os på, da vi kom herud i morges, at sluge, hvad der ville komme. Det meste deraf er jo kendt, og det, der ikke er kendt, antager vi, at vore kolleger i udvalgene er garanter for, og så sluger vi resten råt, det er vi jo vant til gennem mange år, det er ikke noget nyt i dag. Betænkningen har jeg ikke set før nu, da vi kommer og skal behandle sagen.«

Efter nogle ganske få indlæg fra især ministeren og ordføreren og på trods af således flere medlemmers yderst ringe kendskab til forslagets indhold gik forslaget til afstemning, hvor det vedtoges. Herefter overgik det ændrede lovforslag til tredje behandling.

Senere samme dag foretoges tredje behandling af forslaget, og da der ikke i mellemtiden var stillet ændringsforslag, var blot ordfører J. Berthelsen på talerstolen; han sagde:

»Jeg skal kun gentage, hvad jeg allerede har sagt mange gange i dag, at jeg vil anbefale det høje tings medlemmer at stemme for lovforslaget, som det er vedtaget ved anden behandling.«

Med denne opfordring sluttede forhandlingen, og lovforslaget vedtoges med 32 stemmer mod 5. Lovforslaget, der som punkt 28 nu indeholdt forslag om en jernbane fra Holsted by til Donslund, oversendtes derefter til folketingets formand. Den 18. marts var det samlede jernbaneforslag – de store statsbaneanlæg samt de 42 privatbaneanlæg – under ét til en ganske kort første behandling. Den 19. marts gik det store forslag uomtalt fra anden til tredje behandling, hvorunder lovforslaget vedtoges den 20. marts.

Reaktionen på denne meget hurtige behandling af forslaget udeblev ikke. I en kort notits meddelte Ribe Amtstidende uden nogen form for begejstring: »Det blev en Holsted-Donslund bane, der blev vedtaget i stedet for Holsted-Bindeballe banen.«

Ribe Stiftstidende bragte også nyheden, der dog blev en smule mere udførligt omtalt, og til folketingets behandling af sagen knyttede man kommentaren: »Uforsvarligt jaskeri!«

Vedtagelsen af ændringen af Holsted-Bindeballe jernbane til en Holsted-Donslund jernbane blev ikke positivt modtaget, hverken blandt egnens beboere eller blandt de personer, der gennem længere tid havde kæmpet hårdt for Holsted-Bindeballe banen. Skuffelsen var stå stor, at man næsten helt standsede det videre arbejde med sagen, og dermed døde ideen om en jernbane udgående fra Holsted til egnen nord herfor.

Den 12. maj 1923 nedsatte ministeren for offentlige arbejder en kommission til overvejelse af spørgsmålet om, hvorvidt man med henblik på den stadigt tiltagende benyttelse af automobiler i samfærdselens tjeneste ikke burde indstille bygningen af en del af de i sin tid ved lovene af 27. maj 1908 og 20. marts 1918 vedtagne privatbaner og i stedet søge at bringe vejene i en sådan stand, at transporten af personer og gods kunne finde sted bl.a. gennem etablering af faste automobilruter. Kommissionen skrev i en betænkning, der blev afgivet i juni 1926, om Holsted-Donslund jernbane blandt andet:

»Banen vil komme til at gå gennem en mager egn med store hedeplantager. I oplandet er ca. 3.300 indbyggere eller ca. 140 indbyggere pr. banekilometer. Den største bebyggelse, Holsted by (ca. 1.000 indbyggere) ligger kun 3 km fra Holsted statsbanestation. Nord for Holsted by er den eneste bebyggelse af nogen betydning, Lindknud, hvorfra der går en automobilrute til Brørup (afstand ca. 10 km). Fra Holsted går der en enkelt direkte automobilrute ad landevejen til Donslund. Disse to automobilruter må anses tilstrækkelige til indtil videre at betjene person- og stykgodstrafikken i den tyndt befolkede egn . . .

Kommissionen er af den formening, at det vil være uforsvarligt i økonomisk henseende at binde så stor kapital i det heromhandlede baneanlæg. Tilvejebringelsen af den på landkommunerne faldende del af anlægskapitalen må ske ved lån, hvis forrentning og amortisation formentlig vil komme til at hvile tungt på de pågældende kommuner. Amt og kommuner

må endvidere uden tilskud fra staten dække det forventede, betydelige driftsunderskud, ca. 90.000 kr., og afholde afskrivningen, ca. 20.000 kr., eller i alt årligt ca. 110.000 kr.

Kommissionen er af den formening, at man på denne egn må foretrække automobil drift for jernbanedrift. Kommissionen må fraråde, at banen anlægges.«

Dermed var banens »dødsattest« skrevet!

## Litteratur

Andersen, Vald.: Vorbasse – et hedesogns historie (1963).

Betænkning afgivet af den af ministeren for offentlige arbejder den 12. maj 1923 nedsatte privatbanekommission.

Betænkning afgivet af statens tekniske tilsyn med privatbaneanlæg m.v. (1918).

Buch og Gomard: Danmarks jernbaner – historisk og biografisk håndbog (1933)

Dahl og Engelstoft: Dansk biografisk Håndleksikon (1926).

Elberling: Rigsdagens Medlemmer gennem 100 år (1950).

Esbjerg Avis.

Frederiksen, J. C.: Historiske efterretninger om Holsted sogn (1931).

Geodætisk Instituts kort.

Jensen, Niels: Midtjyske jernbaner (1979).

Kolding Avis.

Kolding Folkeblad.

Lov om anlæg og drift af private jernbaner af 27. maj 1908.

Lov om anlæg og drift af private jernbaner af 20. marts 1918.

Rasmussen, L.: Vandelgrisen (1978).

Ribe amtsråds mødereferater.

Ribe Amtstidende.

Ribe Stiftstidende.

Rigsdagens korrespondance med udvalg og kommuner (folketingets arkiv).

Rigsdagstidende.

Sortebogsblade til den ved lov af 27. maj 1908 vedtagne jernbane mellem Holsted station og Holsted by (1914).

Vejle Amts Avis.

Vejle Amts Folkeblad.

*Lars Rasmussen, f. 1950, lærer, stud. pæd., Måløv. Har udgivet »Vandelgrisen, Vejle-Vandel-Grindsted jernbane» 1978.*