

# Den sporløse jernbane Sdr. Omme-Ølgod-Lunde banen

Af Søren Manøe

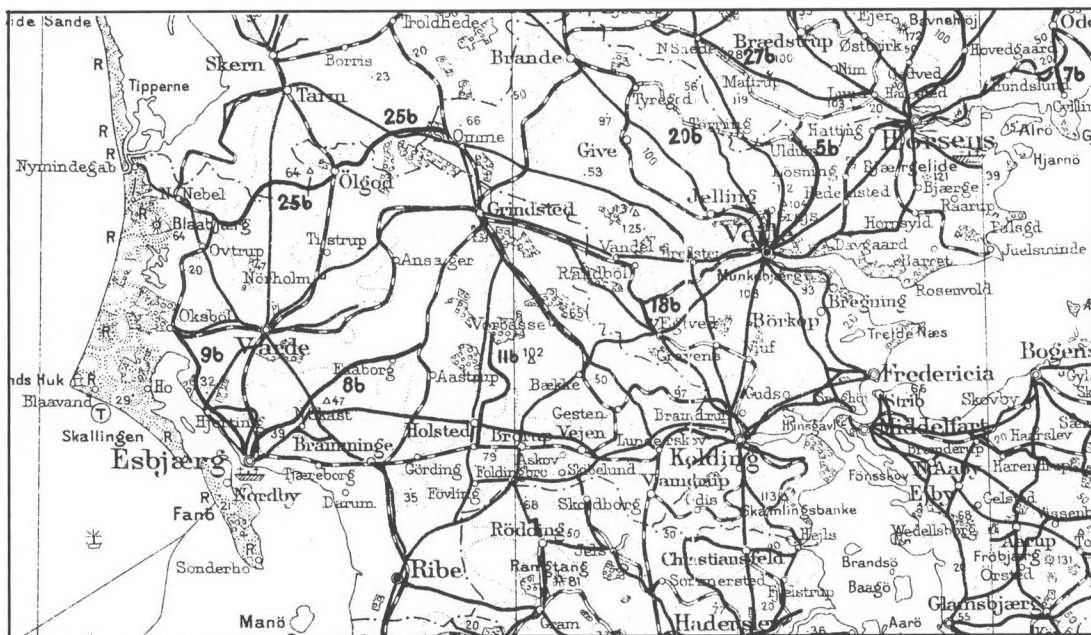
I 1868 skabtes der lovhjemmel for en jernbane fra østkysten til »flækken Esbjerg«, der skulle blive den nye vestkysthavn med eksporten til England m.v..

Dermed skabtes vejen for jernbaner i Vestjylland. I 1874 åbnedes banen fra Lunderskov til Varde og 1875 Holstebro til Varde. Alle kunne få del i banernes hurtige forbindelser enten det drejede sig om person- eller godstrafik. Trafikforholdene ændrede sig totalt. De nye stationsbyer blev centre i trafikken og

nye bysamfund opstod, og alle ville være med og have del i udviklingen.

Jernbanens hurtige trafikform trak til dels trafikken bort fra landevejene i hvert fald for de længere strækninger om at gøre og ikke sært, idet landevejene overalt var i en ynkelig stand.

Jernbanernes indtog sammen med det nye industrielle samfund faldt smukt i tråd med hinanden, og overalt hvor jernbanerne strakte deres linier blomstrede fremskridtet.



Kort over privatbanerne i Ribe amt, der blev vedtaget i 1908 og 1918, men som ikke blev udført. Sdr. Omme-Ølgod-Lunde banen har nr. 25b. Oksbøl-Esbjerg banen nr. 9b. Esbjerg-Agerbæk banen nr. 8b. Holsted-Donslund banen nr. 11b.

Derfor forsøgte større og mindre bysamfund med mere eller mindre held at få tilknyttet en jernbane. Måden det kunne gøres på, var samarbejde kommunerne imellem, således at økonomien blev sikret for en banes anlæggelse og drift. Privatbaner blev planlagt over hele landet og visse steder med held.

I Ribe amts vestlige del var Vestbanen = Varde-Nr. Nebel banen blevet anlagt i 1903. Egentlig var det fiskeribyen Nymindégab, der havde givet stødet til anlæggelsen, idet en jernbane hurtigt kunne transportere varerne til bysamfundene Varde og Esbjerg. 10 år sene-

re kunne man indvie forlængelsen fra Nr. Nebel til Tarm, idet det første tog kørte strækningen d. 3. nov. 1913.

Jernbanesagen optog sindene, og der afholdtes forskellige møder rundt i amtet. Der blev udarbejdet planer for en jernbane Grindsted-Tistrup, Varde-Grindsted-Vandel-Vejle, Oksbøl-Esbjerg, Agerbæk-Esbjerg og en bane fra Holsted station til Holsted by med en senere forlængelse til Donslund (oprindelig planlagt til Bindeballe), jo alle ville være med og have del i jernbanens lyksaligheder.

Alle disse planer blev dog ikke realiseret,



Den projekterede bane fra Sdr. Omme over Ølgod til Lunde.

kun banen fra Varde over Grindsted til Vejle i 1919.

Under 1. Verdenskrig styrkedes banernes position. Brændselstransporterne fra plantager og tørvemoser skete hovedsagelig ad jernbanerne, nu da importen af udenlandsk brændsel var stærkt begrænset. En anden og for vore egne vigtig vare var mergel. De mange nye hedeopdyrkninger krævede mergel til forbedring af markerne, hvorfor der fra mange mergellejer blev anlagt smalsporede jernbaner ud i mange sogne, og store mængder mergel blev transporteret med de etablerede jernbaner.

I den nordlige del af amtet har disse ting naturligt været drøftet mand og mand imellem, og måske har man med begejstring og misundelse set, at man i vesteregnene kunne enes om en privatbane fra Varde over Nr. Nebel til Tårn.

Det kan være det, der ligger bag initiativet til en ny privatbane, som der skal redegøres for i det følgende.

Ved et møde d. 2. marts 1917 formedes de første planer for en jernbane fra Sdr. Omme over Ørbæk, Hoven, Grønfeldt, Ølgod, Strellev, Lyne, Kvong og til Lunde.

Strækningen var dog ikke kendt ved mødets begyndelse.

I mødet\* deltog 9 personer:

*Kr. Nielsen*, Lyne, gdr., sognerådsformand

*N. Raunkjær*, Lyne, gdr.

*H. C. Jensen*, Kærgård, Strellev sogn, gdr., sognerådsformand

*N. Sørensen*, Adsbøl, Strellev sogn, gdr., sognerådsmedlem

*H. Sindberg*, Ølgod, tømmerhandler

*C.\_V. Bjerrum*, Ølgod, trafikassistent

*N. Pagh*, Hoven, gdr., sognerådsformand

*J. Svendstrup*, Barslund, Hoven sogn, gdr., sognerådsmedlem

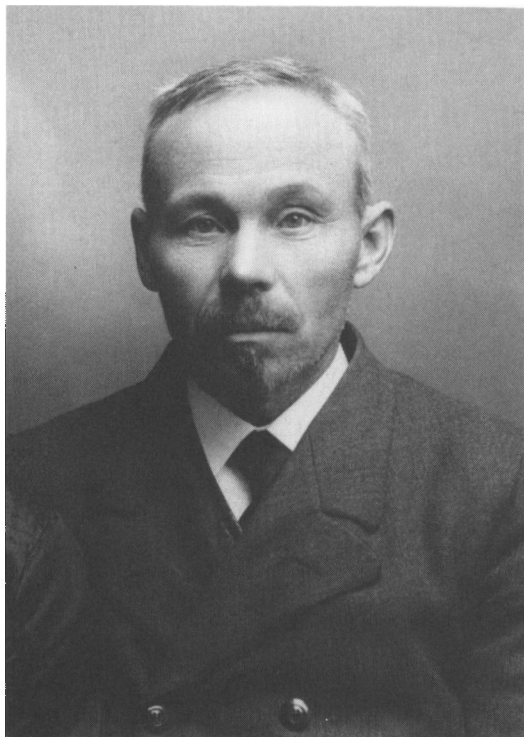


*Trafikassistent Christian Volmer Bjerrum, Ølgod. Bjerrum blev født i Ribe 1879 og var hele sin tid ansat ved jernbanen, først i Gelsted på Fyn, derefter Silkeborg, Ølgod, Slagelse, Nørreports Station i København og sidst på Københavns Hovedbanegård, hvor han som 70-årig afskedigedes. Derefter knyttedes han til privatbanen »Amagerbanen«, hvor han var til sin død som 78-årig i 1958. Han blev i 1905 gift i Gelsted med Emma Katrine.*

*M. N. Møller*, Ørbæk, Hoven sogn, mejeribestyrelser, sognerådsmedlem.

Der anføres, at det er forskellige udvalg, der mødes, hvorfor man må antage, at der forinden dette møde, har fundet indledende drøftelser sted. Da de fleste er sognerådsmedlemmer, har ideen antagelig været drøftet i de enkelte sogneråd forinden.

Udvalget var samlet for at drøfte planerne for en jernbane fra et punkt vest for Lyne til et punkt øst for Ølgod.



Sognerådsformand Hans Chr. Jensen, »Kjærgård«, Strellev.

Som det nævnes i referatet, skulle der findes en linieføring for banen. Ølgod er nævnt, men det var for at få en tilslutning til Statsbanen Struer - Esbjerg, som var blevet anlagt 1875, men der skulle ligesom findes et par endepunkter mod vest og øst.

Kr. Nielsen, Lyne, fremstillede planen og foreslog Sdr. Vium på Nr. Nebel-Tarm banen. N. Raunkjær, Lyne, og Bjerrum, Ølgod, foreslog Lunde. Ved den endelige afstemning vedtoges at vælge Lunde-Ølgod-Sdr. Omme.

Næste træk var nu at interessere de berørte sogneråd for sagen, hvorfor det besluttedes at skrive til disse, om de var interesserede og i bekræftende fald vælge 3 mand til et udvalg.

Desuden fandt man, at det var en god ide at afholde sognemøder i de sogne, hvor der ikke var valgt noget udvalg, hvilket ville sige Sdr. Omme, Kvong og Lunde.

Egentlig var det første forslag til linieføring med banens vestlige endepunkt i Sdr. Vium ikke uden mening, idet det ville give en kortere banestrækning mellem Troldhede-Kolding banen mod øst ved Sdr. Omme til Nr. Nebel-Tarm banen mod vest, men dels ville denne linieføring betyde, at banen ville komme til at gennemløbe et næsten øde område fra Lyne til Sdr. Vium og dels ville landsbyerne Glibstrup i Lyne sogn, Kvong i Kvong sogn og Frøstrup i Lunde sogn ikke få del i jernbanens lyksaligheder. Men der kan endelig have været endnu en vigtig faktor, som på mødet kan have påvirket afstemningen. Af referatet fremgår det, at *købmand Toftgård Jensen, Kvong var på egne vegne tilstede i mødet og deltog i forhandlingerne.*

Ganske uindbudt er Toftgård Jensen næppe kommet, men antagelig på opfordring af en af mødedeltagerne. Hans personlighed og ord havde vægt i mange sammenhænge, hvilket det også tyder på her.

Udvalget handlede hurtigt. Allerede 10 dage efter havde man sognerådernes svar og holdt møde på Afholdshotellet i Ølgod, hvor man kunne konstituere sig med gdr. N. Pagh, Hoven som formand, og assistent C. V. Bjerrum, Ølgod som sekretær. De kommunalvalgte medlemmer af baneudvalget blev følgende

Lunde sogn:	N. Nielsen, købmand
	A. Weis, murer
	N. Lund
Kvong sogn:	Ole J. Schmidt, Åsted, gdr.
	S. N. Vad
	P. Toftgård Jensen, Kvong, købmand

- Lyhne sogn: *N. Raunkjær*, gdr.  
*Kr. Nielsen*, gdr. sognerådsformand  
*Jens Kr. Madsen*
- Strellev sogn: *N. Sørensen*, gdr.  
*H. C. Jensen*, gdr.  
*H. Friis Andersen*, gdr.
- Ølgod sogn: *Jens Sørensen*, gdr.  
*H. Sindberg*, tømmerhandl.  
*C. V. Bjerrum*, trafikass.
- Hoven sogn: *N. Pagh*, gdr. sognerådsformand  
*M. N. Møller*, mejeribest.  
*J. Svendstrup*, gdr.
- Sdr. Omme sogn: *M. Eg Andersen*, gdr. sognerådsformand  
*L. P. Jensen*, købmand  
*J. Andersen*, købmand

Udvalget havde fart på, allerede ved mødet d. 26. marts fik man fordelt den økonomiske byrde:

Lunde	sogneråd	6%
Kvong	-	19%
Lyne	-	22%
Strellev	-	15%
Ølgod	-	12%
Hoven	-	22%
Sdr. Omme	-	4%

Når Lunde, Ølgod og Sdr. Omme ydede forholdsvist små andele, skyldtes det, at de i forvejen havde baneforbindelser.

Oplægget blev nu sendt til accept i de enkelte sogneråd. Fordelingsnøglen kom stort set til at holde, dog ville Ølgod kun yde 10% og Strellev kun 14%, så de resterende 3% skulle så fordeles på alle 7.

Desuden blev det besluttet at kontakte en ingeniør, der kunne stå for baneprojekteringen. Årsagen til at det gik så hurtigt, kan skyldes, at der igen lå en del baneprojekter i mini-



Sognerådsmedlem gdr. Niels Sørensen, Adsbøl, Strellev.

steriet fra såvel privatbaneside som fra Statsbanerne, så det var om at komme med ved de næste bevillinger. Ganske vist skal man huske på, at året er 1917 og usikkerheden prægede beslutningerne her i 1. Verdenskrigs sidste år.

Man var dog optimist og besluttede også at søge kontakt til den lokale folketingsmand Søren Sørensen fra Nr. Nebel. Han var desuden godt kendt med privatbaner, idet han sad i bestyrelsen for Varde-Nr. Nebel banen og var gennem en årrække formand. Det skulle snart vise sig, at man i dette spørgsmål sadlede om.

Som nævnt gik det hurtigt, og allerede ved mødet d. 21. maj kunne den antagne ingeniør K. Møller Holst, København præsentere udvalget for beskrivelse og kort over baneprojektet. De enkelte sogneråds garantierklæringer

var også i hus, hvorfor næste trin blev henve-  
delsen til Rigsdagen, hvor sagen jo skulle be-  
handles i såvel Folketing som Landsting, desu-  
den skulle de tre amtsråd Vejle, Ringkøbing  
og Ribe også søge om tilskud, og tilladelse til  
dækningsprocentssatserne.

Ved mødet d. 11. juni blev der nedsat et for-  
retningsudvalg, som kom til at bestå af for-  
manden N. Pagh, Hoven og sekretæren assi-  
stent C. V. Bjerrum, Ølgod, købmand Toftgård  
Jensen, Kvong og M. N. Møller, Ørbæk. Udval-  
get blev også bemyndiget til at afvise evt. hen-  
vendelser fra andre sogne. Sagen var den, at  
der var forlydender om, at Nr. Nebel sogneråd  
ønskede at få flyttet endepunktet fra Lunde til  
Nr. Nebel. Noget vi vender tilbage til.

C. V. Bjerrum var trafikassistent ved Statsban-  
erne og ansat ved Ølgod Station. Han valgtes  
som nævnt til sekretær, og ved gennemgangen  
af denne banesag, fornemmer man med hvil-  
ken indsigt, ildhu og initiativ han hele tiden  
holder trådene samlet. Han var en flittig ar-  
bejdsbi og trak det store læs sammen med for-  
manden.

Allerede ved mødet d. 11. marts havde ud-  
valget andraget klar til Ministeriet for of-  
fentlige Arbejder. I brevet argumenter man  
naturligvis for banens betydning for egnen. I  
brevet hedder det bl.a.: ... *strækningen mellem  
Lunde over Kvong, Lyne og Strellev til Ølgod  
har langt til jernbane. Denne egn besidder  
store muligheder for nyopdyrkning, når der  
kan blive tilført mergel, navnlig henligger der  
i Kvong og Lyne sogne meget store strækning-  
er, der egner sig til opdyrkning. Kvong sogn  
har således et samlet areal på 5.066 tdr.l.d.  
med 601 indbyggere, Lyne sogn et areal på  
5.947 tdr.l.d. med 561 indbyggere. Til sammen-  
ligning hermed kan anføres, at Strellev sogn  
har et areal på 3.500 tdr.l.d. med 600 indb. og  
Ølgod sogn har et samlet areal på 15.728  
tdr.l.d. med 3.463 indb. I Hoven sogn og nær-*

*meste omegn findes 2.000 tdr.l.d. ældre planta-  
ge, hvis brændselsforråd er meget betydeligt.  
Hoven sogn har som helhed indtil 2 mil til  
nærmeste station. Sognets samlede areal er  
13.022 tdr.l.d., og der findes ca. 800 indb. I det-  
te sogn findes meget store arealer, der i høj  
grad egner sig til opdyrkning.*

*Det vil af ovenstående fremgå, at den på-  
tænkte jernbane dels kommer til at passere  
store strækninger, der vil kunne afgive plads  
til mange flere beboere, dels går igennem me-  
get tæt befolkede egne, hvor der som bekendt  
findes et meget veludviklet landbrug, der i høj  
grad kan gøre brug af jernbanen. Ikke mindst  
vigtig med henblik på landets brændselsforsy-  
ning er dette allerede tidligere omtalte store  
areal af plantager. Foruden de store ældre  
plantager findes en mængde mindre planta-  
ger, og alle ville de kunne yde store bidrag til  
afhjælpning af befolkningens brændselsvan-  
skeligheder. Selve egnen er i høj grad i så hen-  
seende uligestillet. Medens der ved Sdr. Omme  
findes mosestrækninger, har de andre  
egne ikke tørvemoser, og befolkningen må  
derfor skaffe sig brændselsforsyning lang vej  
fra.*

*Ved banens endepunkt Sdr. Omme findes i  
den nærmeste omegn 3.000 tdr.l.d. plantage-  
areal foruden betydelige tørvemoser.*

*Denne egn kan ligesom Hoven sogns store  
plantager afgive brændsel og de øvrige  
brændselsfattige egne banen passerer vil have  
let adgang til at erhverve sig den nødvendige  
brændselsforsyning.*

Man fristes næsten til at bruge udtrykket  
brændselsbanen, dog gøres der også opmærk-  
som på, at banen vil få stor betydning i et jern-  
banetomt rum. Person- eller godstrafikken  
iøvrigt nævnes ikke i argumentationen, men  
her skal man have landets brændselsforsy-  
ningssituation i erindring her i verdenskri-

gens sidste år. Man peger naturligvis også på vejenes dårlige tilstand m.v.

Nu håber man på ministeriets velvilje i sagen. Hedeselskabet bakker også initiativet op, idet det anfører fordelene ved hurtig transport af brændsel og gavntræ fra de mange plantager i området. Det gælder i det hele taget, at Hedeselskabet er interesseret i flere baner i det midtjyske og overvejede i 1918 at investere 40.000 kr. i det påtænkte jernbaneprojekt Herning-Sdr. Omme. Banen blev dog aldrig realiseret.<sup>1)</sup>

Nu var sagen overgivet ministeriets vurdering og Rigsdagens afgørelse. For at fremme sagen på tinge havde man nu brug for en rigsdagsmand, der kunne foretage sonderinger og anbefale de medlemmer i Rigsdagen, der skulle arbejde med sagen, at de også ville se det fornuftige i, at man fik privatbanen fra Sdr. Omme til Lunde. Som forventet skulle det jo være Søren Sørensen fra Nr. Nebel, men der var sket et og andet i mellemtiden.

Sagen var naturligvis blevet drøftet mand og mand imellem og kendt over hele egnen.

I bilagene findes et brev dateret 8. marts 1917 fra Søren Sørensen til C. V. Bjerrum, der viser at der er noget i gære. S. Sørensen skriver bl.a.

*I løbet af 14 dage er der oparbejdet en stemning. Tror De da virkelig, at det blot gælder en stemning og så om at trække en seddel i en ønskehat... Ølgod måtte gerne få en privatbane ud fra sig for mig, med største fornøjelse, men jeg tror ikke tiden er gunstig nu for at gennemføre sådant et anlæg. Hvad fornøjelse er der ved at få dette konstateret.*

Søren Sørensen mener, at sagen må vente til efter en fredsafslutning på krigen, men er åbenbart irriteret på sagen, da han har andre planer, men forinden de afsløres, har baneudvalget henvendt sig til et andet lokalt rigsdag-



Tømmerhandler Hans Sindberg, Ølgod.

medlem, nemlig L. P. Ovesen fra Sdr. Vium, der fremover varetager banens interesser i Rigsdagen. Han arrangerer også mødet, der finder sted mellem N. Pagh og C. V. Bjerrum og trafikministeren antagelig d. 17. marts, hvor de overrækker ministeren deres arrangerende og anbefaler banen. L. P. Ovesen arrangerer endnu et møde d. 31. maj med Folketingets Privatbaneudvalg ved dets formand folketingsmand Andreasen, Næstved.

Tilbage til misforholdet til Søren Sørensen. Han må have vidst, at der i Nr. Nebel-Lydum (som udgjorde et sogneråd) arbejdedes intens med at få banen ændret fra at ende i Lunde, så at gå fra Kvong over Lydum til Nr. Nebel.

Allerede d. 18. juni ligger der en trykt an-søgning på trafikministerens bord fra Nr. Nebel-Lyдум kommune. I andraget anfø-res, at banen ønskes fra Kvong gennem Åsted, Tarp og Lyдум til Nr. Nebel station, og at kommunen vil yde et tilskud på 10% til hele banens anlæg. Desuden anføres at *Lyдум sogn har gode jorder, men er fuldstændig blottet for mergel, så behøver vi næppe på-pege, hvilket gode det vil være for Lyдум sogns beboere, om den mergel, såvel som al anden grovvar, kunne hentes hjemme i sog-net, i stedet for nu må fragtes fra N. Nebel ba-negård.* Desuden nævnes, at Nr. Nebel vil mis-te meget, dersom banen skal slutte i Lunde og man fremhæver, at *N. Nebel allerede har til-knytning af to jernbaner (Nr. Nebel-Varde og Nr. Nebel-Tårn), har en stor sparekasse, om-sætning årlig 2 millioner kroner, er sæde for en lokal brandforsikring, har apotek, 2 læger, dyrlæge, mange handlende og håndværkere, vi synes, at også dette må have sin betydning, når endepunktet for før nævnte bane skal væl-ges.* Andragendet ledsages af en af ingeniør V. Eibe, Odense udarbejdet plan for strækningen med angivelse af station i Lyдум og Kvong, samt holdeplads i Tarp og Åsted, tillige med beregninger over hele baneforlægnin-gens 12,020 km med broer, stationer, telefon, o.s.v. et beløb på ialt 44.900 kr.

Allerede d. 25/6 1917 skriver L. P. Ovesen til Bjerrum, at han har mødt Nr. Nebel-deputa-tionen i Rigsdagen, gdr. M. C. Madsen, Lyдум og trikotagehandler A. L. Andersen fra Nr. Nebel. De to andre medunderskrivere køb-mand Grønlund Jensen, Lyдум og urmager Fritz Pirchert, Nr. Nebel var ikke med.

De havde bl.a. en snak med trafikministe-ren, som lovede dem, som Ovesen skriver, at *deres forslag skulle han nok tage med på ba-neforslaget. Hvad denne udtalelse egentlig betyder, ved jeg ikke, det kan da kuns blive, at*



Gårdejer og sognerådsformand Niels Raunkjær, »Knu-de«, Lyne sogn.

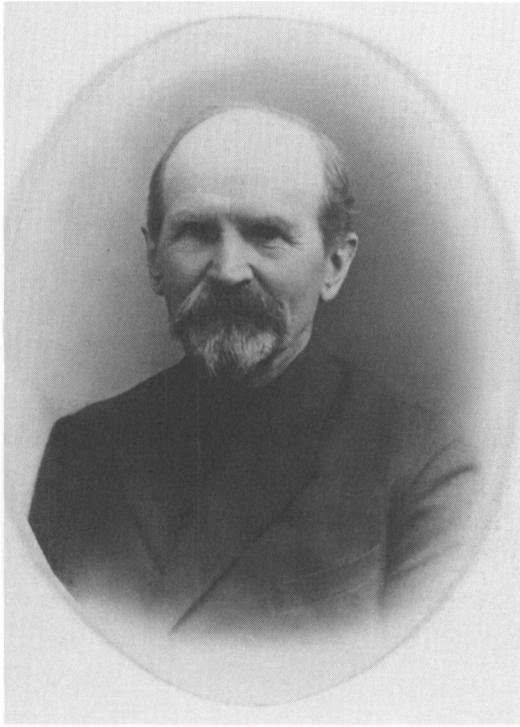
*han stiller underændringsforslag til Eders ba-neforslag, når den tillige med de øvrige kom-mer til 2.den behandling i Tinget.... Folke-tingsmand Søren Sørensen, som har været i Rigsdagen i de sidste dage, har gjort store an-strengelser for at få tilslutning til at banen fra Sdr. Omme kunne munde ud med sin sydvest-lige ende i N. Nebel... De to mænd var også hos mig for at få mig til at give sagen min anbefal-ing. Jeg nægtede at udtale mig eller foreløbig at blande mig i sagen.*

Stridens æble er lagt på bordet til beskuelse for begge parter.

Hvad nu?

3 dage efter skriver Niels Pagh til Bjerrum,





Sognerådsformand Niels Pagh, Hoven. Niels Pagh var formand for udvalget i hele banesagens periode.

at det sikkert er klogt at bruge aviserne i deres sag, men kilden må jo ikke opgives, altså at vi har det fra L. P. Ovesen, må ikke nævnes.

Sagen kom dog ikke ganske bag på Lunde-Sdr. Omme folkene, idet ingeniør K. Møller Holst i et brev af 11. maj til Bjerrum nævner, at Grønlund-Jensen, Lydum har henvendt sig til ham, for at få tegnet en linieføring fra Kvong over Lydum til Nr. Nebel i stedet for Lunde.

For at gøre sagen endnu mere indviklet og fortvivlet føres der også en avispolemik for at føre banen ikke til Lunde, men fra Kvong over Frøstrup hede og over Orten hede til Varde ved at blive ført til Varde gennem Frøstrup og Orten heder, vil det kunne blive til en mægtig

hjælp for opdykningsarbejdet i disse store og gode hedestrækninger.

D. 18. sept. 1917 er baneforslaget til 2.den behandling i Folketinget og vedtages med alle stemmer. S. Sørensen talte imod forslaget og agiterer derimod, men hans aktion imod den og Esbjerg-Oksbøl banen bringer nærmest folk til at le skriver L. P. Ovesen på et brevkort til Bjerrum. Han skriver videre, at Landstinget ikke kan behandle sagen i denne samling, men den må vente til næste, hvor det så vil være vigtigt med en deputation fra udvalget, noget der først finder sted d. 17. jan. 1918.

### Lovens vedtagelse

D. 20. marts 1918 kom den længe og med spænding imødesete debat i Landstinget, og jernbanen Sdr. Omme over Ølgod til Lunde eller Nr. Nebel blev vedtaget, tillige med en lang række andre privatbaneforslag, og her fra Ribe amt kom også Esbjerg-Agerbæk banen og Esbjerg-Oksbøl banen samt en bane fra Holsted by til Donslund igennem Landstinget.

Som det kan ses af loven, var det altså op til nye forhandlinger at afgøre det vestlige endepunkt for banen. Nr. Nebel initiativet var blevet hørt.

Prisoverslaget lød på 2 mill. kr. i 1914-priser, men på grund af inflationen under verdenskrigen forventede man store overskridelser.

Ved lovens vedtagelse forpligtede Staten sig for at betale 50% af banens anlæggelse, heri også evt. overskridelser. Den resterende halvdel betaltes af de berørte kommuner. Dermed var anlægsøkonomien i orden.

Næste led i sagen var nu at ansøge ministeriet om eneretsbevilling på banen. De enkelte sogneråd havde valgt 5 koncessionshavere, der nu på deres vegne søger ministeriet, det er: sognerådsformand gdr. Niels Pagh, Hoven, assistent C. V. Bjerrum, Ølgod, skolerådsmed-

lem, gdr. Hans Chr. Jensen, Strellev, gdr. Kr. Nielsen, Lyne og købmand P. Toftgård Jensen, Kvong.

De bliver nu koncessionshaverne, der fremover står for banen, men er ansvarlig overfor det tidligere nedsatte fællesudvalg.

De 3 berørte amter: Vejle, Ringkøbing og Ribe søges om et tilskud til banen, samt at de tre amtsråd vil lade sig repræsentere i en besigtigelseskommission. Desuden skulle de enkelte kommuner søge amtsrådene om godkendelse af de procentsatser, som de enkelte kommuner skulle yde. Dette skete, fordi amtsrådene var tilsynsmyndighed over kommunerne. I Ribe amtsråd fandt således læge Jensen det på mødet d. 31/5 1918 betænkeligt, at en kommune med kun 600 indb. forpligtede sig med ca. 400.000 kr. (Kvong kommune). *Vi har aldrig oplevet noget lignende.* Sagen gik dog igennem, hvilket også var tilfældet med de to andre amter.

Udvalget fik også travlt med oprettelse af kontrakt med ingeniøren, der skulle stå for projekteringen, efter at ministeriet havde meddelt koncessionshaverne eneretsbevilling.

To problemer skulle falde på plads. Krigssituationen skulle afklares for om man turde gå i gang. Der var jo de store problemer med materialeleveringer, og man havde et stort arbejdsløshedstal, men krigsafslutningen var ligesom til at øjne, og fandt jo også sted i november samme år. Afslutningen i Lunde eller Nr. Nebel var det andet og måske uløselige problem.

Ministeriet pålægger i et brev af 17/7 Nr. Nebel banens bestyrelse at forhandle sig til en løsning med Sdr. Omme-Lunde udvalget, hvorfor Søren Sørensen skriver til udvalget for at invitere dem til et møde med Varde-Nr. Nebel banens bestyrelse i Varde d. 28. juni. At sagen ikke behager Søren Sørensen, ses af det

kølige brev, der slutter med *Om ansøgerne (koncessionshaverne) møder alle eller ved et udvalg, henstilles ganske til dem selv.*

S. Sørensen

uden med venlig hilsen, højagtelse eller lignende normal datidig ordvalg.

Driftsbestyreren for Varde-Nr. Nebel banen forklarer i et brev af 11. juni til Statens tekniske Tilsyn med Privatbaner, at tilslutningen på Nr. Nebel station vil beløbe sig til 100 - 150.000 kr., til hovedspor, krydsningsspor, flytning af læssespor, læssevej m.v., samt opførelse af remise, drejeskive, kulgård, vandforsyning m.v.. Dertil kommer en del problemer omkring indkørslen til stationen. Han anbefaler dog Nr. Nebel også ud fra det synspunkt, at Nr. Nebel er et jernbaneknudepunkt med banen til Varde og Tarm, og at en projekteret bane til Nymindegab også skal udgå herfra. Lunde-etableringen *må forekomme urimelig og mindre velovervejede.*

Til mødet i Varde, vil man møde velforberedt. Derfor har ingeniør K. Møller Holst udarbejdet beregninger over linieføringen fra Kvong over Lydum til Nr. Nebel. Hans beregning viser en merudgift på 222.000 kr. i 1914-priser. Da driftsbestyreren havde peget på en anden linieføring direkte fra Glibstrup i Lyne sogn til Lydum - Nr. Nebel altså uden om Kvong, vil Møller Holst's beregninger medføre en anlægsudgift på kun 16.000 kr., idet der jo spares Kvong, og Lunde stationer samt Frøstrup trinbrædt. Desuden er strækningen kortere og dels skal banen ikke føres over så mange vandløb.

Om resultaterne af mødet d. 28. juni eller om mødet overhovedet blev afholdt melder de bevarede papirer og protokoller intet om, men der lægges på ny op til forhandlinger de to parter imellem.

Udvalget forespørger igen ingeniør Møller



*Købmand P. Toftgård Jensen, Kvong, her fotograferet sammen med sin kone. Toftgård Jensen tog del i mange problemer i Kvong sogn. Han afhændede sin købmandsforretning og startede grossistvirksomhed i Varde. Han var ligeledes med i Sydvestjyllands Andels Elektricitets Forsynings første bestyrelse, hvor han valgtes til kasserer, en post han varetog i over 25 år.*

Holst som den driftskyndige om hans vurdering af sagen, og i et brev af 22/7 svarer han C. V. Bjerrum, at der er flere muligheder.

Man kunne tænke sig, at for at undgå de store investeringer på Lunde station - som jo Varde-Nr. Nebel ejer og driver, da at lade Sdr. Omme-Lunde banen benytte sporet fra Lunde til Nr. Nebel, således at Nr. Nebel alligevel vil blive endestation.

I Nr. Nebel skal der selvfølgelig investeres i

ny remise, drejeskive m.v., men det skal den nye bane betale.

Holst forventer, at beløbet for at benytte Lunde station, sporet til Nr. Nebel, stationen i Nr. Nebel, arealer m.v. vil blive et uhyre højt beløb, da han tror, at denne løsning vil være uacceptabel for Varde-Nr. Nebel banens bestyrelse.

Efter dette forventede afslag, kan man fremkomme med næste del af slagplanen.

Man kan derefter foreslå, at Sdr. Omme banen bygger en selvstændig station i Lunde med et forbindelsesspor til den nuværende Lunde station. Denne plan, mener Møller Holst, vil tiltale driftsbestyreren og kunne man få et gunstigt svar herpå, sidder koncessionsudvalget med store kort på hånden. Blot Kvong holder tungen lige i munden, og alle de andre sogne nægter at indlade sig på at betale en rød øre til det direkte Nr. Nebel-projekt, er jeg mere end nogensinde overbevist om, at det oprindelige projekt kan gennemføres.

Man følger Møller Holst's plan og skriver til Varde-Nr. Nebel banens bestyrelse, hvorledes det vil forholde sig med udgifterne, såfremt man lader banen fortsætte ad det eksisterende spor til Nr. Nebel.

Driftsbestyreren svarer på bestyrelsens vegne, at der må påregnes udgifter til en selvstændig station nord for den nuværende. Der anlægges selvstændig perron, drejeskive, remise o.s.v.. Man kan også vælge at indgå i fuld optagelse på Nr. Nebel station, med benyttelse af stationsanlæggets faciliteter, men med fælles driftsledelse. Driftslederen henviser til Nr. Nebel-Tarm banens forhold, samt til Grindsted-Varde banens forhold ved Varde station, hvor disse baner tager del i disse stationers driftsudgifter. Hertil kommer, at der bliver sporleje på strækningen Lunde-Nr. Nebel.

Det skinner tydeligt igennem, at denne

form tiltaler driftslederen. Brevet er fra 15. august 1918.

Den med spænding imødesete forhandling mellem forretningsudvalget for Varde-Nr. Nebel-Tarm banen og anlægsudvalget for Sdr. Omme-Lunde banen fandt sted d. 23. novbr. Forhandlingerne gik i hårdknude, hver holdt stejlt på sit, og mødets resultat blev, at man opfordrede Ministeriet for offentlige Arbejder til at træffe den endelige afgørelse, Lunde eller Nr. Nebel.

Det knirker også andre steder.

Den 11. juni 1918 indkalder gdr. Kristen Madsen *Lille Hejbøl* i Ølgod Øster-sogn beboere i området til et møde i Hejbøl skole for at drøfte en ændring af linieføringen. Man finder, at linien fra Påbøl i Hoven sogn over Barslund, Grønfeldt til Ølgod vil forløbe gennem en egn, hvor der kun til den ene side er bebyggelse, medens der til nordsiden kun er den dårlige Vognslund og Grønfeldt hede. Desuden har beboerne i Grønfeldt en god landevej til Ølgod station.

Beboerne ønsker banen flyttet så langt mod syd, at den kommer til at gå midt gennem Ølgod Øster-sogn. Det vil forkorte vejen til stationen, men *tillige komme gennem mergelfattigt terrain, hvor tilførsel af mergel kun kan ske med bane. Foruden transport af mergel vil banen sikkert få stor betydning ved transport af brændsel fra de nærliggende plantager og tørvemoser.* Lærer Holger Øllgaard, Hejbøl har udformet skrivelsens ordlyd og forinden afsendelsen til baneudvalget er den underskrevet af 174 beboere.

D. 2. september afholdes der et stort bane-møde på Ølgod Afholdshotel, hvor Øster-sognets beboere diskuterede med baneudvalget. Møller Holst var også til stede ved mødet og kunne oplyse, at linieændringen ville betyde en merudgift på ca. 80.000 kr. og en årlig driftsudgift på ca. 5.000 kr. Bjerrum mente, at

Hejbøl-folkene bedre kunne bruge Grønfeldt station, end Grønfeldt beboerne en station i Hejbøl. Han mente heller ikke, at Krusbjerg ville have fordele af at benytte Hejbøl-stationen. Niels Pagh, Hoven var også imod en ændring af linieføringen over Grimlund i stedet for Barslund, og Hoven ville herefter ikke bidrage med sin procentdel, hvis banen flyttedes. Mødet sluttede uden ændring i baneudvalgets indstilling, men beboerne opfordredes til at henvende sig til besigtigelseskommissionen, når den tid kom.

Det er i det hele taget kendetegnende, at baneudvalget stejlt fastholdt sin linieføring i alle de rejste sager.

I 1918 indvælges sparekassedirektør, gdr. Jens Møller Kristensen, Egknud, Ølgod i baneudvalget indvalgt af Ribe Amtsråd, medens Ringkøbing Amtsråd indvælger amtmand V. Haarløv, Vejle Amtsråd ønskede ikke repræsentation.

Ribe Amtsråd havde besluttet at yde et tilskud til banen på 15.000 kr., hvorimod Ringkøbing og Vejle amter hver 25.000 kr. Ingen af de tre amter forpligtede sig til at tage del i evt. overskridelser.

Nye forhindringer dukker op og forsøger at forplumre sagen.

Den påtænkte bane fra Herning til Sdr. Omme havde i sit andragende til ministeriet fremført, at Sdr. Omme-Lunde banen ændres til *en bane fra Herning over Sdr. Omme til Lunde eller Nr. Nebel.* Det kom unægteligt bag på baneudvalget. Amtmand Haarløv, som ved sin indtræden i udvalget var virkelig en gevinst for udvalgsarbejdet, advarer 8/2 1919 mod denne sammenblanding, men opfordrer til, at man overfor ministeriet giver udtryk for, at der intet er i vejen for et vist samarbejde, men at der er tale om to adskilte projekter, der samlet bør fremmes.

Møller Holst holdes løbende underrettet

og for at få sagen Nr. Nebel contra Lunde afklaret råder han i brev af 7/4 1919 Bjerrum til, at man i brevet til ministeriet argumenterer således:

*Ing. H. ringede mig op for et øjeblik siden og meddelte, at den bedste måde at holde N. N. (Nr. Nebel) nede på, var, at de øvrige kommuner nægtede at yde bidrag, hvis banen ikke kom til Lunde. De 30.000 (kr.), som N. N. nu forsøger at tegne, skulle være ækvivalent for Lundes og Kvongs tilskud, men hvis blot Lyne trækker sit tilskud tilbage, står N. N. med lamperøg. Det samme gælder naturligt, hvis Ølgod, Hoven eller andre trækker sig tilbage.*

*Hvis tegningen i N. N. mod forventning skulle lykkes, behøver koncessionsansøgerne blot at indsende en dokumenteret meddelelse om, at de og de sogne ikke tegner bidrag, hvis banen ikke kommer til Lunde, så vil sagen ikke engang blive forhalet. De må altså sørge for at have Deres hemmelige underretningsvæsen i orden.*

I svaret til ministeriet d. 24/7 følger man Møller Holst's plan og erklærer, at *samtliges kommuners bevilgede tilskud til en bane fra Sdr. Omme over Ølgod til Lunde ikke er gældende såfremt banen føres til Nr. Nebel.*

Hermed havde ministeriet intet andet valg end at give eneretsbevilling til denne linieføring, hvilket også blev resultatet.

D. 16/7 1919 skriver sognerådsformand H. B. Svenningsen på Nr. Nebel-Lydum sogneråds vegne igen til udvalget om en forhandling om Nr. Nebel-ideen. Sagen afvises, da man dagen før har modtaget brev om, at ministeriet anbefaler, at der gives eneretsbevilling til Sdr. Omme-Lunde. Sagen er afgjort, og nye forhandlinger formålsløse.

Ministeriet søger derefter skabt en eneretsbevilling, som kommunerne accepterer. Prisen er 2.150.000 kr. i 1914-priser tillagt en overskrivelse på 150 til 200%.

Baneprojektet kan herefter føres ud i livet, idet eneretsbevillingen gives 18. nov. 1919.

8 dage forinden kunne man dog i avisen læse om endnu et indlæg, for at banen ikke kom til Lunde, men skulle føres fra Kvong til Varde. Det var Niels Krukow i Frøstrup i Lunde sogn der gør sig til talsmand herfor, men får ingen respons fra udvalget. Linien ligger fast; ja den var ved at blive afsat i terrænet, idet man d. 22/10 1919 var nået til Ølgod og forventedes færdig inden jul.

Under sagen indløber i febr. 1920 et andragende fra beboere i Frøstrup, at man ønsker Frøstrup trinbrædt ændret til station, således at man kan afsende sine landbrugsprodukter som kreaturer, grise og andet gods.

D. 18. maj 1920 holdt formændene for 8 af de i 1918 bevilgede privatbaner et møde for at drøfte vanskelighederne med låneforholdene til de store projekter. Man opfordrede Ministeriet for offentlige Arbejder til at være behjælpelig med snarlige besigtigelses- og ekspropriationsforretninger, men koncessionshaverne mangler forinden sikkerhed for, at de fornødne summer er til rådighed for ekspropriationerne.

Vanskeligheder begynder at præge sagen.

Den 1. september forsøger Niels Krukow fra Frøstrup endnu engang at få banen ændret fra Frøstrup til Varde, og indbyder udvalget til et møde i Varde med *et udvalg* d. 13. sept. 1920.

Nye tvivl opstår. Dagen efter modtager udvalget et brev fra et af udvalgets egne medlemmer købmand P. Toftgård Jensen, der forlanger det store udvalg indkaldt for at drøfte de økonomiske forhold, da de har udviklet sig på en måde, så at *arbejdet med banen ikke i en overskuelig fremtid ventes påbegyndt... da jeg må erkende, at tiden har forandret sig hurtigere, og i en ugunstig retning, end der kunne forudses ved de første afgørende møder.*

Også Hans Chr. Jensen i Strellev er blevet usikker, og han ønsker sig fritaget for at være bevillingshaver, men hverken Strellev sogneråd eller udvalget vil acceptere det.

Hejbøl-udvalget forsøger igen at få ændret linieføringen i deres favør, men det afslås også i Ølgod sogneråd d. 20/10 1920.

Trods de tilkomne nye bryderier for udvalget, kan man nu se frem til den længe ventede besigtigelse af banestrækningen.

Besigtigelses- og ekspropriationskommissionen vil komme til Jylland d. 29.-30. sept. og 1. okt. 1920, hvortil de lokale repræsentanter tilsiges til at ledsage kommissionen.

Første dag regner man med at nå strækningen fra Sdr. Omme station til Ørbæk planlagte station. Næste dag Ørbæk til Grønfeldt og sidste dag fra Grønfeldt til Ølgod. Dette bliver annonceret i dagbladene, således at lodsejere og andre kan gøre indsigelser overfor kommissionen. Naturligvis er ingeniør Møller Holst involveret, og han sørger for den praktiske del af besigtigelsen med tilbehør. Han sætter 3 mand på fra Sdr. Omme *at rette linien op, pynte den med flag, lave trapper, småbroer odsl. kort sagt berede vejen for kommissionen.*

Han beder derefter Bjerrum sørge for det kulinariske til kommissionen.

Kommissionen vil bo i Varde, og Bjerrum skal sørge for, at aftensmaden indtages der: *3 retter mad og dessert, rødvin ad libitum, et glas mader, kaffe og cigarer, samt whisky og soda skal indtages.* Desuden skal han bestille 2 lukkede automobiler.

Frokosten *består af skåret smørrebrød, 5 á 6 stk. pr. mand - bestil rigeligt med franskbrød - øl, snaps, wienerbrød og kaffe samt cigarer... den første dag indtages frokosten ved 12 tiden ... ved den første gård fra Ørbæk efter Hoven. Da denne næppe egner sig til indtagelse af frokost, og den derpå følgende protokolle-*

*ring, vil jeg foreslå, at automobilerne holder der og kører hele flokken til hotellet i Hoven eller, hvis dette er et afholdshotel, til et andet lokale i Hoven, hvortil frokosten da kunne udkøres og serveres fra Ølgod Hotel.*

*Til frokosten kommer:*

*1 Kgl. kommissarius, kammerherre Linne-mann.*

*1 Sekretær Wahl.*

*2 Regeringsvalgte kommissionsmedlemmer.*

*2 Amtsvalgte do. fra Vejle amt.*

*2 Amtsvalgte do. fra Ringkøbing amt.*

*2 Direktør Helweg og kontorchef Jensen.*

*1 Landinspektør Budtz.*

*2 Sognedeltagere fra Sdr. Omme sogn.*

*2 Sognedeltagere fra Hoven sogn.*

*2 (?) Bevillingshavere.*

*1 Undertegnede.*

*i alt 18 personer.*

*Desuden plejer 3 chauffører og 3 følgesvende at bispises. De sognedelegerede plejer ikke at være med til middagen, så at der til denne bliver 14, hvis alle de amtsvalgte følger med. ... Anden dag endes ud for Grønfeldt skole. Der kommer også 2 sæt amtsvalgte og 2 sæt sognedelegerede, så antallet til frokost og middag bliver uforandret. For ikke at slæbe de sognedelegerede fra Hoven sogn helt til Ølgod, ville det være praktisk at finde et lokale i Grønfeldt, hvor frokosten fra Ølgod Hotel kunne indtages, og hvor der kunne protokolleres.*

Mon ikke frokosten er blevet indtaget i Grønfeldt skole?

I bilagene findes en seddel fra frokosten i Ørbæk d. 29/9, der lyder på 150 stk. smørrebrød, øl, Ålborg akvavit, 30 kopper kaffe med wienerbrød.

Den sidste dag skulle frokosten og middagen indtages på Hotel Ølgod.

Kommissionen måtte afbryde besigtigelsen og først d. 20. okt. gennemgik man strækning

gen Grønfeldt-Ølgod. Dagen efter Ølgod-Lyne. D. 27/10 Lyne-Glibstrup, og dagen efter Åsted-Lunde.

I Glibstrup opstod diskussion om anlæggelsen af et trinbrædt nærmere Glibstrup end foreslået, hvorfor besigtigelsen af strækningen til Åsted blev udsat.

I beretningen ses de mange bemærkninger til kommissionen, men stort set ændres intet. Som nævnt vaklede Toftgård Jensen i troen på en bane nu, og forud for besigtigelsen kom en henvendelse fra sognerådsformand købmand N. Nielsen i Lunde, at han ønskede en udsættelse af besigtigelsen. Denne kunne ikke sættes meddelte Bjerrum ham. Kvang sogneråd havde udskiftet Ole J. Schmidt, Åsted med gdr. Ejner Pedersen, Åsted, idet Schmidt var rejst fra egnen.

Thomas P. Nielsen, Dybvadsgårde, Lunde havde afløst murer A. Wejs, der var død.

Nu var koncessionshavernes opgave i første omgang udtømt. Ifl. deres overenskomst skulle resultatet forelægges det store udvalg og de enkelte kommuner til viderebehandling.

To år var gået siden lovens vedtagelse som betingede påbegyndelse af baneanlægget inden 4 år. Dette kunne næppe nås nu, hvorfor man søger om forlængelse, samt bevillinger til at gøre rent bord med de afholdte udgifter. Ministeriet anbefalede begge dele.

Sagen var sat i bero - for hvortlængde?

Besigtigelseskommissionens resultater blev forelagt i ministeriet, og d. 11. april meddelte ministeriet, at alt er godkendt, dog med undtagelse af linieføringen og stationsspørgsmålet i Glibstrup i Lyne sogn. Linieføringen ligger endelig fast, Nr. Nebel-problemet er ude af billedet.

Banens længde bliver på 41,75 km, og der skal anlægges tilslutningsspor i Sdr. Omme, Ølgod og Lunde, og der skal endvidere oprettes:

en station	ved navn	Hoven
et trinbrædt	.	Barslund
en station	.	Grønfeldt
en station	.	Strellev
en station	.	Lyhne
en station	.	Kvang
et trinbrædt	.	Nørvang

Trinbrædterne får vigespor, og i hele banens længde skal der anlægges telegraflinie evt. telefon. Der bliver en del arbejder ved de mange vej- og vandløbsskæringer, jordarbejder, men i forhold til mange andre baner, er der meget få stigninger, idet landskabet er næsten horisontalt.

Der ville også blive tale om ekspropriation af nogle ejendomme ved Lunde station og et enkelt hus i Ølgod. I Ølgod ville der også blive en større udgift til en viadukt, hvor banen syd for byen skulle føres over Statsbanesporet. Ved banen skulle der ansættes 4 formænd, der hver skulle have et hus, og af andre bygninger kan nævnes, at der i Sdr. Omme, Lunde og Ølgod skulle opføres lokomotivremiser, vandforsyningsanlæg, og i Ølgod en kulgård og et malerværksted, medens der ved de to endestationer skulle være drejeskiver til vending af lokomotiver.

Af banemateriel budgettede man med anskaffelsen af:

- 2 personvogne II og III klasse
- 3 personvogne III klasse
- 2 post og bagagevogne
- 12 lukkede godsvogne
- 24 åbne godsvogne
- 1 motordræsine
- 1 hånddræsine
- 4 lokomotiver
- samt reservedele til ovenstående.

Trængslerne var dog endnu ikke overstået, ganske vist var Nr. Nebel ude af billedet, men d. 16. april 1921 skriver Niels Krukow til udvalget, at efter det overståede sognerådvalg, mener han og hans udvalg, at der i Lunde sogneråd er flertal for, at banelinien flyttes til Varde, og dette menes at være tilfældet i andre sogne, hvorfor han anmoder om et svar inden 1. maj. Svaret får han d. 8. maj, hvor udvalget vil se den økonomiske garanti sikret, inden man påny vil drøfte sagen. Og det blev udgangen på sagen.

Selv om alt således er klar til, at man kunne gå i gang med anlægsarbejderne, afventer udvalget; man trækker vejret og sunder sig.

Krigen er jo endt, der er ved at komme gang i forsyningerne til landet. Arbejdsløsheden er ganske vist høj, og udvalget vil også udnytte denne mulighed for at billiggøre anlægget ved at opnå del i de støtteforanstaltninger, som regeringen har indført.

I 1922 blev Bjerrum forflyttet til Slagelse. Dermed mistede udvalget sin mest energiske arbejdskraft. Sagfører H. H. Aarrebo, Ølgod overtager hans plads.

Om der har været et misforhold de to personer imellem vides ikke, men Aarrebo skriver til Bjerrum d. 14. april 1923, at de bilag i sagen, som han skriver skulle være afsendt d. 22 i forrige måned, de er ikke nået frem, og *De synes ikke at ville efterkomme min opfordring om at fremkomme med disse bilag. Endskønt det gør mig ondt, må jeg desværre meddele Dem, at såfremt disse bilag ikke er mig i hænde senest d. 18. ds, vil jeg henvende mig til politiet i Slagelse, for at få indledt undersøgelse, om hvorvidt der foreligger noget misligt forhold fra Deres side overfor banen.*

En grov beskyldning, som var ganske ubegrundet, idet revisionsgennemgangen senere ikke fremkommer med anklager mod Bjer-

rum. Et mindre beløb på 125 kr. var blevet udbetalt to gange ved en fejltagelse.

Amtmand Hårlov er også på vej ud af udvalget, idet han er blevet forflyttet til Haderslev og har svært ved på så lang afstand at følge sagen og møder nøje, hvorfor han i august 1924 beder om at træde ud. Dermed var udvalget blevet tappet for de mest energiske, og de der havde den største indsigt i banespørgsmålet.

Nye tider · nye skikke. En ny og farlig faktor kom ind i billedet · bilerne.

I 1923 havde regeringen nedsat en kommission til at vurdere anlæggelser af de vedtagne 33 bevilgede privatbaner contra transport ad landevejene. Havde jernbanedriften toppet? Skulle trafikken igen tilbage til vejene? I bekræftende fald måtte der gøres noget alvorligt for at forbedre det danske vejsystem. I 1926 afgav kommissionen rapport, der frarådede anlæggelsen af de 33 privatbaner, også ud fra at ca. halvdelen af landets 55 jernbaner gav underskud, og trafikminister Slebsager måtte ved finanslovsdebatten i 1923 indrømme, at trafikken efterhånden gled tilbage til vejene og påførte banerne en følelig konkurrence og erklærede, at der måtte anvendes penge til istandsættelse af biveje, · indirekte sagt penge, der blev frigjort ved opgivelse af de mange privatbaneplaner.

Baneudvalget reagerer imod regeringens planer, og i oktober 1926 fremsendes en protest til regeringen *at bevillingen til anlæggelse af denne bane for tiden fratages os, idet vi selv om det ikke for tiden er meningen at udføre arbejdet... trafikforholdene er i øjeblikket så uoverskuelige, at et endeligt standpunkt vanskeligt nu kan tages.*

Ministeriet udbeder sig derimod udvalgets svar på ministeriets planer om, *at baneanlægget ikke fremmes.*

Koncessionshaverne og sognerådene skal nu spørges og tage endelig stilling til sagen.



Amtsrådsmedlem, gdr. Jens Møller Kristensen, Ølgod bruger 2. juledag 1926 til at svare Aarrebo internt *Under den nuværende biltrafik, vil, efter min formening pågældende banes drift, jvf. andre privatbaners regnskaber, kræve et større årligt tilskud fra kommuner og amt og det endda uden om anlægssummens forrentning og afdrag.* Han foreslår, at man ansøger Staten om at omprioritere pengene til vejforbedring, da vejene *vil komme til at modtage ommeldte banes person og godsbeholdning m.v.*

Sognerådenes afgørelse var altafgørende.

Kvong svarer d. 9/8 1928, at *sognerådet absolut ønsker kommissionen ophævet snarest mulig, idet man i tiden anser en sådan bane for dødfødt.*

Strellev opgiver også, hvilket også var gældende for Lunde, Lyne og Ølgod, medens Hoven ikke ønsker at opgive, medmindre man fra Statens side kan få et passende tilskud til istandsættelse af vejen fra Ølgod station til Hoven mølle og fra Hoven kirkeby over Knaplund til Sdr. Omme skellet, samt at vejen evt. optages som amtsvej. Sidstnævnte bemærkning vil betyde, at amtsrådet fremover hæftede for vejens driftsudgifter.

Dette meddeles ministeriet, der d. 24. okt. 1928 accepterer afgørelsen, men kan ikke indgå på Hovens forslag om istandsættelse af ovennævnte vej.

Sagen er opgivet. Sdr. Omme-Lunde banen kan tages af bordet, hvilket også skete for hovedparten af de andre bevilgede privatbaner, og ingen af de planlagte privatbaner i Ribe amt, der bevilgedes sammen med Sdr. Omme-Lunde banen, kom til udførelse.

Baneeventyret havde kostet i alt 172.703,20 kr. hvoraf de involverede kommuner måtte betale halvdelen og Staten den anden halvdel.

Tilbage forestod så arbejdet med afviklingen, afregning ved ingeniører, landinspektø-

rer m.v., samt revision af regnskabet, og i marts 1931 kunne sagsmapperne arkiveres.

De ligger i dag alle bevaret på Ølgod lokalhistoriske Arkiv og beretter om en spændende epoke i jernbanens ungdom.

Man forsøgte at smede, mens jernet var varmt, men *medens græsset gror, dør hørsemor.*

\* Det fremgår ikke af protokollen, hvor det første møde holdtes.

---

## Sdr. Omme- Ølgod- Lunde Privatbaneanlæg. Bevillingshaverne. Ølgod

---

### Kilder:

Journal for afgående skrivelser Sdr. Omme-Ølgod-Lunde Privatbane, 1917-1922.

Lunde-Ølgod-Sdr. Omme baneudvalgs forhandlingsprotokol 1917-1925.

Forhandlingsprotokol for Koncessionsudvalget Sdr. Omme-Ølgod-Lunde Bane, 1918-1925.

Kassebog for Sdr. Omme-Ølgod-Lunde Baneanlæg, 1917-1928.

Korrespondancer, bilag, tegninger m.v. 1917-1930.

1) Erik Helmer Pedersen »Hedesagen under forvandling« side 326.

Søren Manøe, f. 1934, museumsleder, Solvænget 107, 6870 Ølgod. Har udgivet bl.a. »Strandinger og redningssktioner 1852-1975« (1977). Artikler i »Mark og Montre« 1969 ff og »Fra Ribe Amt« 1972 ff.