

TROLDHEDE —
KOLDING —
VEJEN
JERNBANE

1917—1942

PETER ROLAND HANSEN
Birkevang 32 — Telf. 85 33 52
VIRUM

TROLDHEDE — KOLDING — VEJEN

JERNBANE

GENNEM 25 AAR.

1917 — 25. AUGUST — 1942

Udarbejdet af
Redaktør *H. C. LARSEN*, Grindsted.

GRINDSTED BOGTRYKKERI
1942

Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane

1917 — 1942

Den 25. August 1942 fejrer Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane 25 Aarsdagen for Aabningen for offentlig Trafik. I Anledning heraf fremkommer nærværende Skrift, der i korte Træk omhandler Banens Forhistorie, Anlæg og Drift.

Samtidig bringes en Tak til **alle**, der har medvirket ved Banens Start og Drift gennem Aarene, og ikke mindst takker vi dem, der trofast støttede Banen i dens trange Aar.

Det er vort Haab, at Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane endnu maa faa mange, gode Virkeaar, til Gavn for Befolkningen i dens Opland og for Landet i sin Helhed.

BESTYRELSEN.

Jernbanetrafikkens Udvikling og Betydning.

„— — Glad ved Jernbaner er jeg, det er en Velsignelse, at man har dem.“

H. C. Andersen.

Den nulevende Slægt synes vist i Reglen at Jernbaner er et Gode, vi har haft i mangfoldige Aar. Regner man med de Aar, der bliver et Menneske beskaaret, er det ogsaa Tilfældet, men historisk set er det dog kun et kort Aaremaal. I 1834 begyndte man i Danmark at arbejde med Planer om en Jernbane, men Tiden var endnu ikke moden til en saadan Plans Gennemførelse. Der manglede Kapital, Initiativ og Vovemod til at binde an med en saadan nymodens Indretning. Det var først da Christian VIII's Regering begyndte at sysle med Planerne, der kom Liv i Jernbanesagen, og den 28. Juni 1842 udstedte Christian VIII fra Sorgenfri Koncession paa den første Jernbane i det daværende Monarki „Christian VIII's Nord — Østersøjernbane,“ der indviedes den 18. September 1844 paa Kongens Fødselsdag. Samme Aar havde Industri-Foreningen i København faaet Koncession paa Anlæg af Jernbanen København — Roskilde, og denne indviedes ved en storstilet Fest den 26. Juni 1847.

Troldhede — Kolding — Vejen Jernbanes 25 Aars Jubilæum falder altsaa i Hundredaaret for den første Jernbanekoncessions Udstedelse herhjemme, der betød Indledningen til den store Revolution i vort Trafikvæsen her i Landet.

Længe varede det ikke før den videre Udvikling paa Jernbanevæsenets Omraade tog Fart og bidrog stærkt til en Forøgelse af vor nationale og kulturelle Rigdom.

Jernbaner spændte efterhaanden deres Net ud over Landets forskellige Egne, selv „det mørke Fastland“ kom med, og hvad det betød lader sig ikke let vurdere eller udrede.

Nu kunde Landets Produktion føres hurtigt og sikkert til de forskellige Udførselshavne eller direkte ud til det europæiske Fastland, og mellem de forskellige Lande og Egnsdele, skabtes hurtigere og bedre Forbindelser, saa mange kunde gentage med H. C. Andersen i Even-

tyret om Jernbanen, „Perlesnoren“, „ . . . glad ved Jernbaner er jeg, det er en Velsignelse, at man har dem.“

Statsbanerne tog overvejende kulturelle Hensyn ved Banernes Anlæg, idet Hensigten var at Banerne skulde komme saa mange Mennesker tilgode som muligt, og de fik derved en enestaaende Betydning for Landets Befolkning som Helhed, men de af Staten anlagte Længde- og Tværbaner var dog ikke i Stand til at dække hele Befolkningens Jernbanebehov.

I Slutningen af forrige Aarhundrede var der endnu mange Dele af Landet, hvor man havde 2 — 4 Mil til den nærmeste Jernbanestation.

Staten kunde ikke overkomme alt, og man begyndte derfor mange Steder at arbejde med Planer om Stikbaner, der som Føderuter kunde køre Passagerer og Gods ind til Længdebanerne, men det var ingen let Sag — selv paa de gode Egne — at gennemføre saadanne Planer. Der skulde tegnes en stor Aktiekapital, og hertil maatte Amt, Kommuner og Private medvirke, og der skulde i hvert enkelt Tilfælde paa Rigsdagen vedtages en Lov om Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Bane.

Ved Loven af 8. Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner, efter hvilken Staten ydede Halvdelen af Anlægssummen, kom der fart i Anlægget af Privatbaner. Paa de Egne, hvor der var virkelig Trang for Anlæg af en Privatbane, kunde det fornødne økonomiske Anlæg i Reglen bringes til Veje, men naar der blev Tale om Banens Retning, opstod der ofte Divergenser.

I Loven af 8. Maj 1894 hed det bl. a. i § 3: „Af Statskassen ydes, for saa vidt ikke anderledes ved Loven bestemt, til hvert Baneanlæg et Bidrag, udgørende Halvdelen af den hele til Anlægget bevislig anvendte Anlægskapital, indbefattet Ekspropriationsudgifter og Driftsmateriel. Under Anlægskapitalen kan endvidere henregnes et efter Ministerens Skøn passende Beløb til Bestridelse af Omkostninger ved Anlægskapitalens Tilvejebringelse og Forrentning under Arbejdets Udførelse.

For Statskassens Bidrag nyder denne samme Ret som de almindelige Bidrag fra Kommuner eller private.

Prioritetslaan maa ikke optages og Fortrinsaktier ikke udstedes.“

I § 5 g. bestemtes det, at „Banen skal aabnes for Driften i sin hele Udstrækning senest 4 Aar efter Enerettens Meddelelse.“

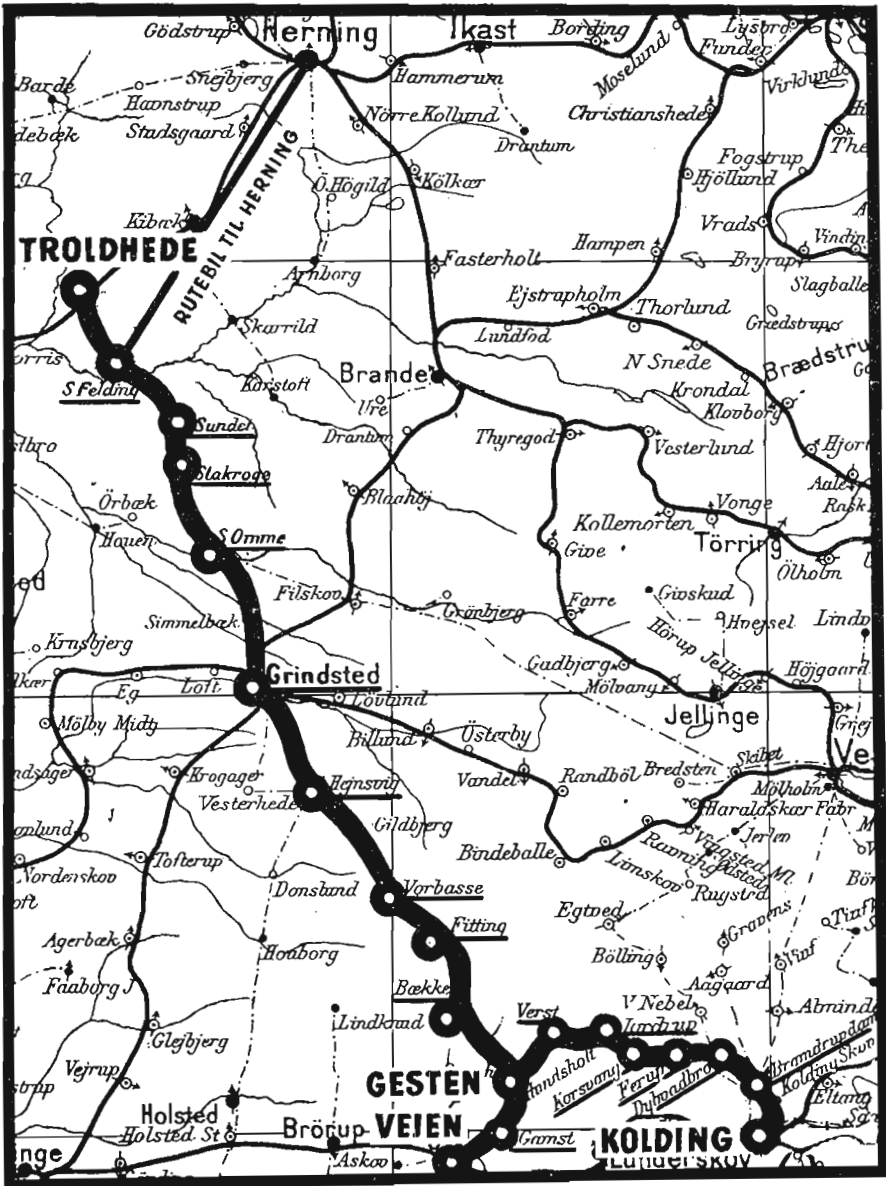
De i Loven givne Bestemmelser kom bl. a. til Anvendelse paa en Jernbane fra Kolding til Egtved.

Danmarks længste Privatbane.

Lidt om Forhistorien.

Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane (Andelsselskab med begrænset Ansvar) er bygget i Henhold til Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 som Nr. 43 af de i Loven omhandlede Privatbaner, og den aabnedes for offentlig Trafik den 25. August 1917.

Den 11. Juni 1913 var der af Regeringen udstedt en Eneretsbevil-



ling, hvorved det overdroges til Direktør *K. Konstantin-Hansen*, Kolding, Nationalbankdirektør *Johannes P. Lauridsen*, København, Amsraadsmedlem *H. H. Skjøde*, Veerst, Proprietær *Emil Brødsgaard* til Jordrupgaard og Sognefoged *J. Kr. Madsen*, Skovsende, Sdr. Omme, at anlægge og drive en Jernbane fra Troldhede over Sønder Omme, Grindsted og Bramdrup til Kolding med Sidebane fra Gjesten til Vejen. Anlægget paabegyndtes i April 1913, og den 25. August 1917 kunde Banen aabnes for Driften. — Formand for den første Jernbanebestyrelse var Direktør *K. Konstantin-Hansen*, Kolding, og Banens første Driftsbestyrer Ingeniør, cand. polyt. *P. H. Tarp*.

Forud for Banens Start var dog gaaet mange Aars Arbejde. Det gik her, som saa mange andre Steder i Landet, hvor der blev bygget Privatbaner, at der var saa mange forskellige Meninger om *Retningen*. Kun langsomt modnedes Planerne, og baade lokalt og paa Rigsdagen var der mange forskellige Planer fremme, indtil Planen om Gaffelbanen sejrede, og Grundlaget blev vedtaget for Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane.

Det var en betydningsfuld Dag, da Banen kunde aabnes den 25. August 1917, og Tiden har vist, at Banen har gavnet Egnen paa enestaaende Vis og været en betydningsfuld Faktor i den store Udvikling, der har fundet Sted i dens Opland, ikke mindst paa den store Hedeegn, der tidligere ingen Bane havde. Byer er vokset op omkring mange af Banens Stationer, og Befolkningen har ved Banens Hjælp fundet lettere Afsætning for deres Produkter, ligesom de har haft lettere ved at faa nødvendige Varer. Vi behøver blot at nævne Mergel, Tørv og Gødning for at angive Banens transportmæssige Betydning. Dertil kommer naturligvis at Banen har givet Folk i Banens vidtstrakte Opland lettere Adgang til at rejse og komme i Forbindelse med andre Egne, og vi har set, at Banen i Forhold til Biler er langt mere stabil. Nu staar de fleste Biler opklodset, men T. K. V. J. kører dagligt sine Ture og virker trofast, selv om den naturligvis ogsaa mærker Vanskeligheder af forskellig Art.

De første Baneplaner paa Rigsdagen.

Allerede i 1891—92 er der Planer fremme om, at Midt- og Vestjylland skal have nærmere Tilknytning til Jernbaner. Der sker saaledes Henvendelse til Rigsdagen om en Vejle — Bramminge Bane.

I 1892—93 foreligger et Lovforslag om Eneret til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kolding til Vandel i Randbøl Sogn. (Vejle — Vandel Banen med senere Tilknytning til Grindsted.)

I 1893—94 faar Rigsdagen en Henvendelse fra et Udvalg angaaende et Jernbaneanlæg mellem Give og Sønder Omme.

I Samlingen 1893—94 forelaa det betydningsfulde Forslag til Lov om Anlæg og Drift af private Jernbaner, der stadfæstedes 8. Maj 1894.

Denne Lov giver Anledning til Udstedelse af Eneretsbevillinger til en Jernbane fra Vejle gennem Vejleaa dalen til Vandel og til en Jernbane fra Kolding til Egtved.

I 1893—94 fik Rigsdagen endvidere Henvendelse fra en Komite angaaende

en Jernbane fra Lunderskov til Vorbasse,

og det blev denne Henvendelse, der i Aarenes Løb gav Anledning til saa mange Diskussioner og megen Uenighed, men som i Virkeligheden var Spiren til T. K. V. J.

Dette Forslag indbragtes i Landstinget 6. Marts 1894 af Landstingsmand for 7de Kreds, *Madsen Mygdal*. Andragendet var stilet til Regering og Rigsdag og gik ud paa, at der maatte blive givet Samtykke til Banens Anlæg mellem de to Byer.

Madsen Mygdal beskæftigede sig meget med de ny Jernbaneplaner og var bl. a. en Tid stemt for at den paatænkte Vejle — Vandel Bane og Kolding — Egtved Bane kom i Forbindelse med hinanden „for hverken at gaa Vejle eller Kolding for nær og for at skifte Sol og Vind lige,“ men det blev dog aldrig Tilfældet, omend de to Baner begge kom til at berøre Egtved Sogn.

1895—96 behandlede Rigsdagen et Lovforslag om Tillæg til Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 om private Jernbaneanlæg om Jernbane fra Kolding over Egtved til Grindsted og om Jernbane fra Vandel til Esbjerg. I 1897—98 var der stor Jernbanedebat i Folketinget. Her behandlede bl. a. Planer om en Statsbane fra Vandel til Bramminge, Forslag om Forlængelse af Vejle — Vandel-Banen til Esbjerg, Forlængelse af Grindsted Mergelbane (!), om Jernbane fra Moselund til Grindsted osv.

I 1898—99 var der ligeledes stor Jernbanedebat paa Rigsdagen. Her behandlede en Række Lovforslag vedrørende Baner, bl. a. drøftedes Anlæg af Jernbanen Langaa — Silkeborg — Grindsted — Bramminge, og den jyske Jernbanekommissions Betænkning forelaa, hvad der gav Anledning til mange Forhandlinger.

Lovforslaget om Anlæg og Drift af **en privat Jernbane fra Lunderskov til Grindsted** dukkede nu op, idet Strækningen Vorbasse — Grindsted var kommet med i Forslaget.

I 1900—01 behandlede dette paa Rigsdagen. Det forelagtes i Folketinget den 15. Marts 1900 af Folketingsmændene for Vejle Amts 6. Valgkreds (*Jessen*), Ribe Amts 4. Valgkreds (*L. Rasmussen*, Grindsted) og Vejle Amts 2. Valgkreds (*E. Sørensen*).

Det hed i § 1: „Indenrigsministeren bemyndiges til paa de i det flg. nærmere fastsatte Betingelser at meddele Eneret til Anlæg og Drift af en privat Jernbane, udgaaende fra Statsbanestationen ved Lunderskov og sat i Forbindelse med den derværende Statsbane, over Vorbasse til Grindsted med Endestation Nord for Grindsted By.“

Eneretsbevillingen ønskedes meddelt for Tidsrummet indtil 1. Januar 2000. — Det var Hensigten, at Banen skulde bygges som lettere Bane med normal Sporvidde.

I § 8 hed det: „Udgiften til Regeringens Tilsyn med den i denne Lov omhandlede Bane efter dens Anlæg samt dens Drift saavel i økonomisk som i teknisk Henseende bæres af Statskassen; hertil kan anvendes indtil 200 Kr. pr. Banemil.“

I 1901—02 behandlede Forslaget paany. Folketinget nedsatte et Udvalg, bestaaende af *L. Rasmussen* (Grindsted), *Jessen, H. Madsen, L. Jensen* (Sorø A. 3. V.), *Sandbæk, Th. Nielsen, N. Pedersen, Bluhme, L. Jensen* (Skanderborg A. 3. V.), *N. Jensen* og *Lyngsie*.

Ved Forslagets Forelæggelse i Folketinget den 29. November 1901 udtalte Ordføreren for Forslagsstillerne, *L. Rasmussen*, Grindsted, bl. a.:

„Naar jeg nu her for tredje Gang skal indlede 1. Behandling af Forslag til Lov om Anlæg og Drift af en privat Jernbane fra Lunderskov til Grindsted her i Tinget, tror jeg, det vilde være lidet hensigtsmæssigt for Sagen selv og kun trættende for ærede Medlemmer, om jeg brugte mange Ord.

Det er jo en gammel, kendt Sag, hvorom det drejer sig. Det er ikke alene i Aar, at Forslaget om en Bane fra Lunderskov til Vorbasse — tidligere drejede det sig ikke om at gøre Banen saa lang som nu — allerede var fremme her i Tinget i Samlingen 1893—94, da vi fik den store Jernbanelov og senere har været fremme under forskellige Skikkelser, men det her foreliggende Forslag har, hvad Liniens Længde og Endepunkt angaar, **været vedtaget ved tredje Behandling to Gange her i Tinget**, saaledes som det nu foreligger. Banen er en af dem, der er paa den jydskke Jernbanekommissions Forslag, og med Hensyn til hvilken Kommissionen foreslaar, at Staten for denne Egnens vedkommende kunde og burde yde $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen, og det er det, vi efter Forslaget ønsker. Naar det i Fjor ikke blev til Lov, er det mit personlige Indtryk, at dette ikke skyldtes Uvilje fra Landstingets Side, men den daværende Trafikminister, der kategorisk erklærede, at han ikke vilde vide noget af Forslaget at sige, og saa fulgte hans Flertal i Landstinget ham.“

L. Rasmussen slog stærkt til Lyd for, at Egnen trængte haardt til at faa en Jernbane gennemført snarest muligt. Forslaget var allerede fremme i 1894, og der var efter hans Mening sket en Uret ved, at det ikke kom med blandt de andre Baner den Gang. — „Det er en Velfærdssag for Egnen. Vi har i mange Aar bombarderet Regering og Rigsdag med denne Sag, og det er paa Tide, at vi komme til Ende dermed!“ sluttede *L. Rasmussen* sin Tale.

I sin Ordførertale berørte *L. Rasmussen* ogsaa den Plan, som var rejst angaaende Kolding — Grindstedbanen, men at denne ikke var moden til Gennemførelse, fremgik bl. a. af følgende Udtalelse:

„I Forfjor blev Linjen (Lunderskov — Grindsted) foreslaaet af mig og det ærede Medlem fra Kolding (den daværende Indenrigsminister Enevold Sørensen). I Fjor var den nuværende Indenrigsminister som Medlem fra Kolding ikke med, og det var jo af den Grund, at en vis Del af Kolding Byraad — om det egentlig er Flertallet er et stort Spørgsmaal — var kommet ind paa, at det var muligt at faa Liniens ind til Kolding By, og at det saa vilde være det bedste for Kolding. Men før har Kolding By-

raad betingelsesvist tilsagt sit Tilskud til Banen, og Kolding Byraads Formand, Borgmester *Schiørring*, har jo i et Andragende i Fjor, som endnu foreligger for Rigsdagen anbefalet denne Linie til Gennemførelse paa Kolding Bys Vegne."

Efter Debat herom nedsattes det omtalte 11 Mands Udvalg.

Ved 2. Behandling ændredes Forslaget, saa Banen ogsaa kunde føres fra Lunderskov eller Vejen over Grindsted til Sdr. Omme.

Den 3. Marts 1902 forelaa den Betænkning som Udvalget afgav angaaende Lunderskov — Grindsted-Projektet.

Udvalgets Flertal (*Jessen, H. Madsen, L. Rasmussen* (Grindsted), *Lars Jensen, Sandbæk, N. Pedersen, Bluhme, N. Jensen* og *Lyngsie*) er enigt i, at Forslaget om Anlæg og Drift af en privat Jernbane fra Lunderskov til Grindsted bør ophøjes til Lov, samt at dette, af Hensyn til vedkommende Egn, og efter alt, hvad der er gaaet forud, saa vidt muligt bør ske i denne Samling (1901—1902).

Forslag om en Jernbane fra Lunderskov til Vorbasse var fremme i Rigsdagen under Forhandlingerne om Loven af 8. Maj 1894, men blev ikke vedtaget. Senere er der, af den saakaldte jydsk Jernbaneankommission, foreslaaet en Jernbane fra Lunderskov til Grindsted, hvilket Forslag i de to sidste Samlinger har været fremsat i Folketinget og derfra er blevet oversendt til Landstinget, hvor det imidlertid ikke er blevet bragt til Ende.

Under Sagens Behandling i Rigsdagen i sidste Samling fremkom der Andragende og ved 2. Behandling i Folketinget Ændringsforslag om

at føre Banen til Kolding i Stedet for til Lunderskov.

Ændringsforslaget blev dog taget tilbage forinden Afstemningen. Sandsynligvis foranlediget herved fremkom det af Landstinget om Lovforslaget nedsatte Udvalg i sin Beretning med en Opfordring til Regeringen om at lade disse med flere omtalte Linier undersøge.

Som Resultat heraf har nærværende Udvalg gennem Ministeriet for offentlige Arbejder fra Statsbaneanlæggenes Overingeniør modtaget Beskrivelse og Overslag over alle de Linier, hvorom der i Anledning af nærværende Forslag har været Tale, og det anføres, at skønt man har frafaldet den i forrige Samling ansøgte Linie til Kolding som uoverkommelig, saa har det dog vist sig, at Anlægssummen for den direkte Linie til Kolding, sammenlignet med Linien til Lunderskov, stiller sig betydeligt ugunstigere for førstnævnte end i Fjor fra den Side paa-staaet. — Det havde ogsaa i sin Tid været paa Tale at forlænge den smalsporede Kolding — Egtved-Bane til Grindsted over Vorbasse, men herom siger Betænkningen: „at det vilde være

uhensigtsmæssigt at føre en smalsporet Bane ud i denne Egn, hvor der kan ventes **Tilknytning til andre Baner**, som maa blive bredsporede, men bortset her fra er det Flertallets Opfattelse, at disse Linjer, baade de smalsporede og den direkte til Kolding, i sig selv ere

af den Beskaffenhed, at de ikke kunne fyldestgøre det Øjemed, som her kan og bør opnaas. Naar hertil kommer, at det efter alt, hvad der er passeret og oplyst i den Anledning, maa siges at være aldeles klart, at ikke alene de paagældende bidragydende Sognekommuner ikke vilde finde sig tilfredsstillende og ikke ønske at bidrage til Gennemførelsen, men at det er mere end sandsynligt, Ribe Amtsraad vil stille sig helt afvisende, og endvidere at Kolding Byraad nu har henlagt det ansøgte Tilskud til Banen fra Lunderskov til Grindsted, og dermed opgivet sit Arbejde for den direkte Bane til Kolding, saa at By og Land nu staa enige i denne Sag, maa Flertallet anse ovennævnte Linier for utilraadelige og uigennemførlige.“

Folketinget vedtog Forslaget ved 3. Beh. 18. Marts 1902 med 60 Stemmer mod 7.

Kolding og Baneplanerne.

Naturligvis fulgtes de forskellige Baneplaner fra lokal Side med stor Interesse af vaagne, fremskridtselskende Borgere.

I 1900 var man kommen saa vidt, at der var blevet nedsat en Komite til Undersøgelse af Betingelserne for og Udgifterne ved Anlæget af **en Bane fra Grindsted direkte til Kolding**, og den 3. April 1900 afholdtes paa Centralhotellet i Kolding et Møde herom.

De af Kolding Byraad valgte Medlemmer var Fabrikant *I. A. Hansen*, Sagfører *J. L. Hansen*, Sagfører *Edv. Lau* og Justitsraad *Nielsen*.

Fra Lejrskov—Jordrup Kommune var valgt Forpagter *Emil Brødsgaard*, Jordrup (Komiteens første Formand), Gaardejer *Jens Boesen*, Knudsbøl, Gaardejer *Jørgen Olsen*, Jordrup, Gaardejer *C. Buch*, Aggersbøl, Egholt, Gaardejer *Poulin*, Uhre, og Gaardejer *Roed*, Ferup.

Man var klar over, at der skulde indhentes mange forskellige Oplysninger angaaende Banen, og den Udgift, der vilde blive herved, endes man om skulde udredes af Kolding Byraad og Lejrskov—Jordrup Kommune med Halvdelen til hver.

Fra første Færd af ser man altsaa at By og Land i skøn Forening enedes om at dele de første Udgifter!

Der var allerede som nævnt paa daværende Tidspunkt nedsat et **Udvalg, der arbejdede for en Bane fra Grindsted til Lunderskov**.

Komiteen vedtog derefter eenstemmigt, paa Forslag af et af Medlemmerne, at der skulde forhandles med dette Udvalg om et eventuelt Samarbejde, og Formanden fik Bemyndigelse til at henvende sig til Udvalget, og det vedtoges endvidere, at Fabrikant *I. A. Hansen* skulde anmode Stadsingeniøren om at projektere en ny Linie henimod Andst — Gjesten.

Den 19. Juni 1900 afholdt det først nævnte Udvalg paany Møde i Kolding. Her meddelte Formanden, Forpagter *E. Brødsgaard*, at han ikke ønskede Genvalg som Formand, og til hans Eftermand valgtes da Sagfører *Edv. Lau*, Kolding.

Paa Mødet oplæstes et Brev fra Udvalget angaaende en Bane fra Grindsted til Lunderskov, og heri meddeltes, at en Forhandling var overflødig.

Man vedtog, at Sagfører Lau, I. A. Hansen, Brødsgaard og Poulin skulde tage til København for at indhente forskellige Oplysninger, og naar der forelaa nærmere Opgørelse over Anlægssummen af den paa-tænkte Bane, vedtoges det at holde Møde med de forskellige Sogneraad og andre Intereserede for om muligt at faa en Overenskomst i Stand.

I September samme Aar afholdtes nyt Møde. Udvalget havde da haft en Forhandling med Kommitteret, Overingeniør *Ernst*, København, der havde udarbejdet et Overslag, der lød paa 2.000.000 a 2.100.000 Kr.

Det vedtoges at forespørge Sogneraadene Veerst — Bække, Vorbasse — Hejnsvig og Grindsted — Grene om man kunde faa et Møde med disse. I et Møde med Lejrskov — Jordrup Sogneraad godkendte Sogneraadet den foreliggende Plan, og Sogneraadet erklærede sig villig til at yde et passende Tilskud til Banen Grindsted — Kolding paa 100.000 Kr. — Det var saaledes en god Begyndelse!

Den 4. Oktober 1900 holdt Udvalget et Møde i Vorbasse med Vorbasse — Hejnsvig Sogneraads Repræsentanter, der bl. a. udtalte, at de ikke kunde give Løfte om et bestemt Tilskud til Banen, da Sogneraadet havde lovet Tilskud til en Bane til Lunderskov, men det var deres Mening, at Sognet helst vilde have Banen direkte til Kolding!

Samme Dags Aften afholdtes et Møde i Grindsted Kro med Grindsted — Grene Sogneraad, men efter en ret indgaaende Forhandling meddelte Sogneraadet, at det ikke kunde yde noget Tilskud til Banen.

Udvalget arbejdede energisk. Allerede Dagen efter — den 5. Oktober 1900 — afholdtes Møde med Bække Sogneraad. Der var kun mødt 2 Medlemmer af Sogneraadet. Efter en Diskussion erklærede Formanden for Sogneraadet, at Kommunen ikke kunde yde noget Tilskud, idet Raadet **for Tiden arbejdede for en Bane fra Grindsted til Lunderskov.**

En langvarig Tovtrækning.

Striden om, hvorvidt Banen skulde gaa fra Grindsted til Lunderskov eller direkte til Kolding stod nu paa nogle Aar.

Den 12. Oktober 1900 holdt Udvalget Møde paa Kolding Raadhus, og efter det paa Møderne passerede, mente man, at det for Tiden ikke var heldigt at indgive Begæring til Rigsdagen om Koncession, hvorimod en Beretning om det hidtil passerede forelægges Byraadet i Kolding

med Forespørgsel om, hvilket Tilskud Byraadet vil bevilge til en eventuel Bane fra Grindsted til Kolding, og man foreslog, at Raadet i For-
ening med Lejrskov — Jordrup Sogneraad indgiver et Andragende til
Regering og Rigsdag om at Banen Grindsted — Lunderskov maa blive
forandret saaledes, **at den kommer til at gaa igennem Lejrskov
— Jordrup Kommune til Kolding.** — Et enkelt Medlem kunde dog
ikke tiltræde et saadant Andragendes Indgivelse.

Den 9. November 1900 holdt Udvalget atter Møde i Kolding. Der
forelaa Meddelelse fra Kolding Byraad om, at da de tre vestlige Sogne
ikke havde ment at kunne yde Tilskud, ansaas det for det rigtigste,
ikke for Tiden at ansøge om Koncession paa en Bane Kolding —
Grindsted, men vilde tilbyde at yde et Tilskud paa 105.000 Kr. og
havde vedtaget at indgaa til Regering og Rigsdag med et motiveret An-
dragende om at Banen, naar Lunderskovforslaget fremkommer, maa
blive ændret i Overensstemmelse med den af Udvalget ønskede Retning.

Lejrskov — Jordrup Sogneraad erklærede, efter at have holdt Møde,
at det vilde deltage i en saadan Indstilling.

Paa Opfordring til Sogneraadet om at indtræde i Udvalget med 2
Medlemmer, valgte Raadet Gaardejer *Chr. Frandsen*, Jordrup, og Gaard-
ejer *Th. Thomsen*, Uhre.

Det vedtoges at nedsætte et Udvalg paa 4 Medlemmer til at ordne
det fornødne, og hertil valgtes Lau, Brødsgaard, Thomsen og I. A.
Hansen.

En Resolution til Fordel for den direkte Bane.

I Forretningsudvalgets Møde den 25. Juni 1901 meddelte For-
manden, at I. A. Hansen og han, paa Grund af Byraadets Agitation
for Lunderskov — Grindstedbanen, havde foreslaet i Byraadet en Re-
solution til Fordel for den **direkte** Bane. Denne Resolution var ved-
taget med 10 Stemmer mod een, og Byraadet vil derfor foreløbig kun
arbejde for Banen Grindsted — Kolding.

Et stort Arbejde havde Udvalget allerede præsteret. Foruden de
lokale Møder, der under Hensyn til Datidens Befordringsmidler ofte
var besværlige, havde Udvalget haft flere Rejser til København, bl. a.
for at forhandle med Overingeniør Ernst, Ministeren for offentlige Ar-
bejder, Folketingsudvalget og Landstingsudvalget, men endnu var der
en lang Vej igen!

I Januar Maaned 1902 var man kommet saa vidt med Arbejdet,
at der forelaa Udkast til Regering og Rigsdag, og det besluttedes at
overlevere Andragendet til Trafikministeren ved personligt Møde.

I Februar Maaned 1902 forelaa der imidlertid en Oplysning om,
at Kolding Byraad i sit sidste Møde havde vedtaget med 5 St. mod 4
at bevilge Bidrag til en Lunderskovbane, og Formanden opfordrede

derefter de mødte til at erklære, hvorvidt Udvalget skulde opløses eller om man skulde se Sagen an foreløbig.

— Nu indtraadte der en længere Pause i Arbejdet for den direkte Bane Kolding — Grindsted, men Maalet tabtes dog ikke af Syne.

Vejen rører paa sig.

Under Planernes Drøftelse begyndte Vejen at røre paa sig. Den driftige Stationsby havde gode Fortalere, og i Slutningen af 1901 havde det nedsatte Udvalg for en Jernbane fra Grindsted til Vejen, der bestod af Højskoleforstander *Jacob Appel*, Landstingsmand *Johannes Lauridsen* og *R. Laursen*, indgivet Andragende til Regering og Rigsdag om Statstilskud til en Jernbane fra Grindsted over Vorbasse, Bække, Gesten til Vejen Station. Denne Bane vilde blive ca. $5\frac{1}{4}$ Mil lang.

Der fremhævedes vægtige Grunde til Forslaget om at Vejen Station blev Udgangspunktet for Banen gennem de nævnte Kommuner, bl. a. fremhævedes det at „de paagældende Egne komme herved i en nærmere Forbindelse med Esbjerg, der for hvert Aar mere og mere bliver baade Eksport- og Importhavn for Landbrugets mange Varer end om Tilknytningspunktet for Banen blev Lunderskov,“ og videre hed det i Andragendet: „Ligesom Herning er blevet et naturligt Knudepunkt for Midtjylland i Linien Silkeborg — Ringkøbing, saadan vilde Vejen som Udgangspunkt for Banen til Grindsted blive det naturlige Knudepunkt i det sydlige Midtjylland.“ Vejen — Læborg Kommune havde tilsagt en Garanti paa 120.000 Kr. til en Grindsted — Vejen Jernbane. Banens Anlæg var beregnet til 1.600.000 Kr. Udvalget forment, at Ribe Amt vilde bevilge 10 pCt. af Banens Anlægssum, da en saadan Bevilgning var givet til en Bane Lunderskov — Grindsted, og Udvalget havde sikret sig, at de af Kommunerne tilsagte Garantisummer for en Lunderskov-Linie vilde overgaa til Linien Grindsted — Vejen.

Flertallet i Folketingets Udvalg saa da ogsaa med Velvilje paa dette Andragende. Udvalgets Formand og Ordfører, *L. Rasmussen*, Grindsted, var valgt i Bækkekredsen og kendte de lokale Forhold, og det hed bl. a. i Betænkningen herom:

„Angaaende Tanken om at føre Banen til Vejen kan Udvalgets Flertal ikke ønske at afskære den Mulighed, at Banen kunde føres denne Vej, saa meget mindre som i og for sig adskilligt taler til **Fordel for Linien til Vejen**, hvortil kommer, at den bliver en Del billigere, baade for Staten og de private. — Under disse Forhold synes det lidet muligt, at Lovgivningsmagten skulde modsætte sig den Mulighed, at den billigere Bane kunde foretrækkes.“

Der stilledes derefter af Flertallet Ændringsforslag om at Vejen ogsaa kunde komme i Betragtning.

Andragende om Banens Forlængelse til Sdr. Omme.

I 1901 havde Sdr. Omme Sogneraad og Sdr. Omme og Omegns Landboforening i Forening rettet en Henvendelse til Landstingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Anlæg og Drift af en privat Jernbane fra Lunderskov til Grindsted om at faa den foreslaaede Bane ført til Sdr. Omme.

Dette Forslag naaede ikke at blive til Lov i Samlingen 1900—01, men i 1902 forelagdes det atter Rigsdagen, og det var da tiltraadt af Sognefoged *Jens Kr. Madsen*, Skovsende, som Formand for Sdr. Omme Sogneraad, Lærer *K. Balle*, som Formand for Landboforeningen, *A. H. Kristoffersen*, som Formand for Sdr. Omme Haandværkerforening, *Niels Pagh*, som Formand for Hoven Sogneraad, *M. Rahbek Kristensen*, som Formand for Skarrild — Arnborg Sogneraad, *K. K. Thomsen*, som Formand for Sdr. Felding — Assing — Skarrild og Omegns Landboforening og *Niels Jensen*, som Formand for Sdr. Felding — Assing Sogneraad.

„Vi føle os forvissede om,“ hed det bl. a. i Andragendet, „at dersom Forslaget bliver ophøjet til Lov, da vil denne fattige Hedeegns flittige og brave Befolkning ikke alene føle sig i den største Taknemlighedsgæld, men heller ikke vige tilbage for de økonomiske Krav om Offervillighed, der eventuelt vil blive stillede til den, naar disse da ikke komme til at overstige dens Kræfter.

Vi føle os endvidere forvissede om, at den høje Regering og Rigsdag ville finde vort fremsendte Ønske ikke alene berettiget, men i høj Grad velbegrundet i de store Afstande og den faktisk store Trang til Jernbaner, som findes her, hvorfor vi tillader os at haabe paa et gunstigt Resultat.“

En Deputation, bestaaende af de nævnte Underskrivere, overbragte Andragendet til Udvalget og Ministeren for offentlige Arbejder.

Folketingsudvalgets Flertal saa med Velvilje paa Banens eventuelle Forlængelse til Sdr. Omme.

Ogsaa dette Andragende saa Folketingsudvalgets Flertal paa med Sympati. De kaldte det paa Grund af Terrænets fuldstændige Jævnhed og korte Afstand ($1\frac{1}{4}$ Mil) for en forholdsvis billig Forlængelse, og pegede paa, at der her kunde bidrages særdeles betydeligt til denne store, afsides liggende Egns Opkomst, den Egn, som den tidligere Minister for offentlige Arbejder *H. P. Ingerslev* havde benævnt som „det mørke Fastland.“

Flertallet mente heller ikke at Forlængelsen kunde tænkes at vise sig mindre hensigtsmæssig, naar engang den paatænkte Statsbane fra Silkeborg over Grindsted til Bramminge maatte komme til Udførelse.

Udvalgets Flertal var derfor af den Formening, at det ved denne Lejlighed maatte komme den udviklingsrige Egn i Møde og yde den det store Gode, Anlægget vilde bringe.

Et Mindretal (Laust Jensen, Bjørnskov, Skanderborg 3. Kreds) delte fuldtud den Betragtning, at Befolkningen i Grindsted og de om-

liggende Kommuner havde Krav paa at faa Lovforslaget om en privat Jernbane fra Grindsted til Lunderskov ophøjet til Lov saa snart Forholdene tillod det, men den ovennævnte private Jernbane nærmest maatte betragtes som en Appendiks til den langt vigtigere og af den jyske Jernbanekommission anbefalede Statsbane fra Langaa over Silkeborg — Grindsted til Bramminge, havde han nogen Betænkelighed ved at anbefale Lovforslaget om en privat Jernbane fra Grindsted til Lunderskov ophøjet til Lov som **selvstændigt** Lovforslag.

Han mente, det vilde være uden Betydning for Grindsted og dens nærmeste Omegn at føre Banen til Vejen Station i Stedet for til Lunderskov, og pegede paa, at man ved at føre Banelinien til Lunderskov vilde opnaa **en direkte Forbindelse med den østsvenske Jernbane**, der var af stor Betydning for den gennemgaaende Trafik.

Endvidere fraraadede han at føre Lunderskov — Grindsted-Banen til Sdr. Omme, da Omkostningerne herved vilde forøges med et Beløb af ca. 365.000 Kr. ifølge Overslaget. Han holdt derfor paa, at det var rigtigst, at man samtidig gennemfører Lovforslag om en Statsbane fra Silkeborg til Bramminge og en privat Bane fra Grindsted til Lunderskov.

Et andet Mindretal (Th. Nielsen, Vejle 3. Kreds) udtalte, at den vedkommende Egn baade har Trang til og Krav paa passende Jernbaneforbindelse, men disse Betragtninger kunde dog, efter hans Mening, kun gøres gældende for Strækningen Grindsted — Vorbasse, derimod ikke for Strækningen Bække — Gjesten — Anst eller Veerst, da ingen Del af denne Egn er saa langt fjernet fra Stats- eller Privatbaner, at der med Føje kan siges at være „Jernbanenød“ til Stede.

Han mente derfor ikke, det var nødvendigt at fremme det omhandlede Jernbaneanlæg paa den Maade, som Lovforslaget tilsigtede, under Hensyn til, at den Jernbanetrang, som Egnen fra Vorbasse mod Nord lider under, ikke alene kan afhjælpes paa tilfredsstillende Maade, men ogsaa for den store Grindsted — Grene Kommunes Vedkommende paa langt fyldigere Maade ved at **forlænge Vejle — Vandel Banen til Grindsted**, og dette Anlæg kunde udføres med en Bekostning af ikke stort mere end $\frac{1}{4}$ af Bekostningen ved Grindsted — Lunderskov Banen.

Han stillede dog ingen Ændringsforslag, da han ikke mente, der vilde blive Tilslutning til en Plan, der afveg saa betydeligt fra Lovforslaget.

De forskellige Linier, der kunde være Tale om.

De Linier, der nu kunde være Tale om, var altsaa i store Træk følgende:

1. En smalsporet Bane fra Egtved over Vorbasse til Grindsted som Forlængelse af Kolding — Egtved Jernbane.

2. En smalsporet Bane fra Kolding Nordbanegaard over Jordrup, Ravnholt eller Gjesten, Bække, Vorbasse til Grindsted.
3. En normalsporet Bane fra Kolding Statsbanestation over Jordrup, Veerst, Bække, Vorbasse til Grindsted.
4. En normalsporet Bane fra Lunderskov over Gjesten, Veerst, Bække og Vorbasse til Grindsted.
5. En normalsporet Bane fra Vejen til Grindsted.
6. En normalsporet Bane fra Lunderskov eller Vejen til Sdr. Omme.

Der forelaa Beregninger fra Overingeniøren ved Statsbaneanlægene, at Lunderskov — Grindsted som metersporet Bane vilde koste ca. 1.363.000 Kr. og Vejen — Grindsted ca. 1.297.000 Kr.

Fra Bestyrelsen for Vejle — Vandel Jernbaneselskab forelaa til Regering og Rigsdag i 1902 en lang Skrivelse i Anledning af, at Folketingsmanden for Ribe Amts 4. Valgkreds (Laurids Rasmussen) havde indbragt i Folketinget Forslag til Lov om Anlæg af en Bane fra Grindsted til Lunderskov, hvori der bl. a. gjordes opmærksom paa, at Spørgsmaalet om Forlængelse af Vejle — Vandel Banen til Grindsted ikke taalte nogen Opsættelse og det fremhævedes bl. a., at „Vandel — Grindsted Banen, i langt højere Grad end de øvrige Baner, vilde komme den store og i saa stærk Opkomst værende Grindsted — Grene Kommune til Nytte, og under Henvisning til dens naturlige Berettigelse som Led i en gennemgaaende Bane fra Vejle og fra en eventuel midtjysk Længebane til den jyske Vestbane, behøves der næppe mere til at anbefale dens Fremme.

Man vilde derfor indbringe i Folketinget et Forslag til Lov om Forlængelse af Vejle — Vandel Banen til Grindsted.

Fra Bestyrelsen for Kolding — Egtved Jernbane forelaa der til Regering og Rigsdag en Henvendelse, hvori bl. a. fremhævedes, at en normalsporet Bane fra Grindsted til Lunderskov „ikke er den Maade, hvorpaa man bør søge at sætte Grindsted i Jernbaneforbindelse Øst paa.“ Bestyrelsen havde tidligere gjort sig til Talsmand for en Forlængelse af Kolding — Egtved Jernbane til Grindsted, og der pegedes paa et Forslag om Anlæg af en smalsporet Jernbane fra Grindsted til Bramdrup Station paa Kolding — Egtved Banen, som var udarbejdet af Driftsbestyreren for Kolding — Egtved Banen P. V. P. Berg.

„Man tager sig derfor den Frihed,“ hed det til Slut i Henvendelsen, „at opfordre den høje Regering og Rigsdag til at standse Behandlingen af Lovforslaget om Anlægget af Grindsted — Lunderskov Banen.

Lunderskov-Projektet blev tre Gange vedtaget i Folketinget, men standset i Landstinget.

Ikke mindre end tre Gange blev Lunderskov-Projektet vedtaget i Folketinget, men hver Gang standset i Landstinget. Saavel i Kolding Byraad som i Kolding Handelsforening var der i nogen Tid over-

vejende Stemning for dette Projekt, men dog blev det til syvende og sidst **ikke** vedtaget.

Under Planernes videre Udvikling og talrige Forhandlinger herom, saa det en Tid ud til, at Udgangspunktet for Banen skulde blive Lunderskov eller Vejen i Stedet for Kolding, men i Tidens Løb ændredes Stillingen til Fordel for Gaffelbanen med Kolding og Vejen som Udgangspunkter.

Den store Jernbanekommission.

Den 22. Februar 1907 konstituerede Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om nye Jernbaneanlæg sig med Folketingsmand *L. Rasmussen*, Grindsted, som Formand og holdt 17 Møder inden Udvalgets Formand den 18. April 1907 afgav Beretning. Den 6. April stod en Behandling af de private Baner paa Dagsordenen.

I Rigsdagssamlingen 1906—07 forelaa bl. a. Andragende om en Bane fra Varde til Grindsted og **Andragende om Gaffelbanen Grindsted — Vejen — Bramdrup — Kolding.**

Som Bilag til den omtalte Beretning forelaa bl. a. Henvendelse fra Komiteen for Anlæg af en Jernbane fra Grindsted til Lunderskov, der kraftigt anbefalede dette Projekt, en Henvendelse fra Kolding Handelsforening til Kolding Byraad, der opfordredes til at støtte Handelsforeningens Ønske om, at **Kolding By kommer i saa hurtig og bekvem Forbindelse med det ny Knudepunkt Grindsted som muligt**, en Henvendelse fra Kolding Byraad, Vejen — Læborg, Lejrskov — Jordrup, Starup — Nebel og Alminde Sogneraad om

- 1) at faa den af Regeringen foreslaaede Gaffelbane Grindsted — Vejen — Bramdrup — Kolding bevilget som Statsbane eller,
- 2) hvis dette ikke kan gennemføres, da at bevilge et Statstilskud af $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen, „idet vi anse det for uoverkommeligt for de fattige Egne, Banen komme til at passere, at faa den gennemført med et mindre Tilskud.

Endvidere forelaa der en Henvendelse fra Gaardejer N. J. Kristensen, Nebel, Gaardejer J. P. Sørensen, Klink, og Sognefoged N. Nielsen, paa 937 Beboeres Vegne i Hejnsvig — Vorbasse og Vejen — Læborg Kommuner, om at den saakaldte Gaffelbane maatte blive anlagt som Statsbane, da man ansaa det for det rigtigste.

Den 22. Februar 1908 afgav Folketingets Udvalg Betænkning over Forslag om ny Jernbaneanlæg m. v. Udvalget havde modtaget ikke mindre end 45 Deputationer og en Mængde Henvendelser og Andragender, og Flertallet stillede Forslag om, at den omtalte Gaffelbane gennemførtes med et Bidrag af Statskassen af tre Fjerdedele.

Der var mellem de indkomne Andragender ogsaa et fra 271 Beboere om, at det maatte blive taget under Overvejelse at medtage

Forslag om en Statsbanelinie fra Videbæk over Vorgod, Troldhede, Sdr. Felding, Sdr. Omme til Grindsted.

Af en Beskrivelse og Overslag til „foreløbigt Projekt til Grindsted — Troldhede Banen“ var angivet, at Banen skulde udgaa fra Grindsted i nordlig Retning; efter at have passeret Simmelbæk bøjer Banen mod Nordvest, skærer Landevejen fra Sdr. Omme til Grindsted og gaar med samme Retning over Sdr. Omme Aa, passerer Landevejen Sdr. Omme — Tarm og fortsætter i nordøstlig Retning efter Sdr. Felding. Banen svinger lidt mod Nord, idet den gaar over Sdr. Felding Aa, men faar ud for Sdr. Felding By atter Retningen Nordvest og løber over Troldhede ind til Troldhede Station. — Strækningen er 3,9 Mil lang, og Overslaget lød paa 859.000 Kr.

Ved Jernbanelovens 3. Behandling i Folketinget blev det ved 1. og 2. Behandling vedtagne Forslag til en Bane fra Grindsted til Vejen og Kolding ændret saaledes, at man foruden at knytte en Bane fra Grindsted til Troldhede til denne Bane tillige alternativt foreslog at føre Banens ene Gren til Lunderskov i Stedet for til Kolding.

I Landstingets Udvalg, der havde Sagen til Behandling, kom et Flertal imidlertid med Ændringsforslag om, at **Jernbanens Retning blev Troldhede over Grindsted og Bramdrup til Kolding med Sidebane til Vejen**, og dette vedtoges i begge Ting, i Landstinget ved 3. Behandling den 19. Maj 1908 og i Folketinget ved eneste Behandling den 21. Maj s. A.

Der havde forøvrigt været flere Forslag fremme. En Del Beboere i Hoven og Grindsted Sogne androg saaledes om, at Banen maatte føres fra Troldhede over Sdr. Felding, Hoven, Paabøl, Urup og til Grindsted i Stedet for over Sdr. Omme, men dette Andragende fandt ikke tilstrækkelig Ørenlyd.

Komiteen for Grindsted — Lunderskov-Projektet havde arbejdet meget energisk, og at de havde haft Medhold viste bl. a. den Omstændighed, at Forslaget tre Gange var vedtaget i Folketinget. Men Landstinget strøg Lunderskov, og Folketinget vedtog Forslaget eenstemmigt med 56 Stemmer. Loven stadfæstedes som tidligere nævnt 27. Maj 1908. Banen opførtes i Loven under Nr. 43: En Jernbane fra Troldhede over Sønder Omme, Grindsted og Bramdrup til Kolding med Sidebane til Vejen.

— Mange og lange Kampe var gaaet forud. Der blev fra alle de modstridende Interessers Repræsentanter arbejdet energisk og ført mange Argumenter frem for deres Synspunkter, men da Loven var vedtaget, bøjede alle Parter sig loyalt, og Arbejdet førtes videre i Fællesskabets Aand.

Nu skulde man jo tro, at Banen var sikret, men det var dog endnu ikke Tilfældet. Der forestod endnu et stort og krævende Arbejde.

Folketingsmand Ovesens Udtalelser i Rigsdagen om, at det syntes besværligt at faa en Bane ind i det jernbanetomme Rum omkring Grindsted bekræftedes, men takket være en god Ledelse og Hjælpsomhed og Interesse fra mange Sider, overvandt alle Vanskeligheder.

Kolding Bys Interesse.

I et Møde i Kolding Byraad den 7. Februar 1907 var der blevet nedsat et nyt Udvalg til at varetage Byens Interesser i Spørgsmaalet om en Grindstedbane, og til Formand for dette Udvalg valgtes Direktør *K. Konstantin-Hansen*. De øvrige Medlemmer var Sagfører *Edv. Lau*, Sagfører *J. A. Hansen* og den senere Borgmester og Folketingsmand, Redaktør *Knud Hansen*.

Dette Udvalg udførte et stort Arbejde og havde Forhandlinger til mange Sider. Det allierede sig med Repræsentanter for forskellige Landkommuner i Banens Opland, og havde bl. a. Forhandlinger med Folketingets Jernbaneudvalg.

Den 24. Marts 1908 afholdt Udvalget Møde sammen med Delegerede for de interesserede Kommuner. Formanden afgav Beretning om, hvad der var foregaaet i sidste Byraadsmøde, hvor der blev vedtaget følgende Resolution:

- „Byraadet udtaler Tillid til Udvalget, og anmoder det om at arbejde videre for
- 1) en Statsbane Grindsted — Lunderskov eller Kolding og
 - 2) en Privatbane Grindsted — Kolding med Sidebane til Vejen, og af al Kraft modarbejde Projektet Grindsted — Lunderskov med Sidebane til Vejen, til hvilken Bane intet Tilskud kan gives af Kolding Kommune.“

Det vedtoges at søge samlet Foretræde for Landstingets Jernbaneudvalg for at interessere Udvalget for det ved Folketingets 1. og 2. Behandling af Jernbaneloven vedtagne Gaffelbane-Projekt, og fremhæve det uheldige for de her omhandlede Kommuner ved Gennemførelse af det ved Folketingets 3. Behandling vedtagne Projekt.

Denne Forhandling fandt Sted den 31. Marts sammen med Delegerede fra Lejrskov — Jordrup, Starup — Nebel, Alminde og Vejen — Læborg Kommuner.

Det vedtoges senere at indbyde Sogneraadene, der var interesseret i Troldhede — Grindsted, Kolding — Vejen Projektet, til et

Møde i Vorbasse den 4. Juli 1908,
og at nedsætte et Udvalg til Fordeling af Anlægsudgifterne.

Der var nu nogen Forhandling mellem Kolding- og Vejenrepræsentanterne om Tilskudet, da der ikke helt var Enighed om Størrelsen heraf.

Paa Mødet i Vorbasse blev der nedsat et Udvalg, bestaaende af 2 Repræsen-



K. K. Konstantin-Hansen
Fabrikdirektør.
R. - DM.

Formand i Koncessionsudvalget
og i Bestyrelsen for Troldhede —
Kolding — Vejen Jernbane indtil
1928.

tanter for hver af de interesserede Kommuner, til at forhandle om Enkeltheder, og navnlig om Fordeling af Kommunernes Tilskud til Banen, og til Formand for dette Udvalg valgtes Direktør *Konstantin-Hansen*, Kolding.

Repræsentanterne var for:

Sdr. Felding: Landbrugskandidat Petersen Hjerk, Sdr. Felding.

Gaardejer K. K. Thomsen, Sdr. Felding.

Sdr. Omme: Sognefoged J. Kr. Madsen, Skovsende.

Murer Chr. Danielsen, Sdr. Omme.

Nr. Vium og Herborg: Sogneraadformand Niels Jensen, Herborg.

Husmand Chr. P. Jensen, Troldhede.

Vorbasse — Hejnsvig: Sogneraadformand Niels Jensen, Vorbasse.

Gaardejer P. Nielsen, Hejnsvig.

Veerst — Bække: Sogneraadformand John Nielsen, Bække.

Amtsraadsmedlem H. Skjøde, Veerst.

Gjesten: Sogneraadformand, Lærer Sørensen, Gjesten.

Gaardejer N. A. Bundsgaard, Gjesten.

Vejen — Læborg: Fotograf L. Poulsen, Vejen.

Landstingsmand Johs. Lauridsen, Vejen.

Lejrskov — Jordrup: Sogneraadformand Jens Hansen, Egholt.

Karetmager Anders Jensen, Knudsbøl.

Alminde: Gartner Christensen, Alminde.

Proprietær Jørgen Nielsen, Donsgaard.

Kolding: Direktør Konstantin-Hansen, Kolding.

Sagfører Edv. Lau, Kolding.

Til de Kommuner, der ikke var repræsenteret paa Mødet i Vorbasse, vedtog Udvalget at rette Henvendelse.

Den 31. Juli holdtes Møde i Grindsted, og der var her Enighed om, at Delingspunktet for Gaffelbanen skulde lægges i Gjesten efter et af Driftsbestyrer Berg udarbejdet nyt Forslag.

Paa et Møde den 22. August i Kolding oplystes det bl. a., at Kolding Byraad havde stillet den Betingelse for at yde Tilskud, at Linien fra Ferup til Bramdrup skulde føres over Dybvadbro i Stedet for over Dons. Det vedtoges med 4 Kommuners Stemmer imod 2 at acceptere denne Betingelse, hvorefter Repræsentanterne for Starup — Nebel og Alminde Kommuner trak sig tilbage.

Der vedtoges Forslag om de forskellige Stationers Beliggenhed og Forslag til Tilskudenes Fordeling, og det vedtoges at andrage de i Banen interesserede Amter om Tilskud.

I Mødet den 5. September 1908 valgtes følgende Forretningsudvalg: Direktør *Konstantin-Hansen*, Kolding, Proprietær *E. Brødsgaard*, Jordrup, Amtsraadsmedlem *H. Skjøde*, Veerst, Landstingsmand *Johs. Lauridsen*, Vejen, og Landbrugskandidat, Distriktsbestyrer ved Hede-selskabet *Petersen Hjerk*, Sdr. Felding.

Et brydsomt Arbejde.

Det var et brydsomt Arbejde at opnaa Enighed mellem de interesserede 13 Kommuner og 3 Amter om Tilskudenes Størrelse.

Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane er den længste samlede Privatbane i Danmark — 87,9 km fra Troldhede til Kolding og 9,5 km fra Gjesten til Vejen. Denne Strækning vandrede Banens første Formand to Gange til Fods for at sætte sig ind i Forholdene — blot et Eksempel paa, hvor grundigt Formanden gik til Værks for at være inde i alle Detaljer!

Bilerne var endnu ikke videre fremme den Gang, og Turene til de mange Møder i Oplandet maatte foretages med Hestekøretøj. Ofte maatte der rykkes tidligt ud paa Dagen, og det blev i Reglen langt ud paa Natten før Deltagerne kom hjem.

Driftsbestyrer *P. V. P. Berg* var en utrættelig Agitator for den ny Bane. Han sad saaledes engang oppe en hel Nat for at udarbejde en ny Plan for Banen med Delingspunkt i Gjesten i Stedet for Veerst, og om Morgenen kørte han med til et Møde i Grindsted, hvor det opnaaedes at tilvejebringe Enighed om Forslaget. Han var da op mod de 70 Aar!

Koncessionsprojektet udarbejdes.

Det overdroges til Ingeniør *Werner*, -København, at udarbejde de foreløbige Projekteringsarbejder. — Materialet blev indsendt til Ministeriet i Februar 1909 sammen med Driftsbestyrer Bergs Stationsplaner med Anmodning om Vedtagelse.

I 1909 skete der en Ændring i Udvalget, idet Petersen-Hjerk ønskede at udtræde af dette, og i hans Sted indtraadte Sognefoged *J. Kr. Madsen*, Skovsende, Sønder Omme, — den eneste nulevende af Bevillingshaverne.

Koncessions-Andragendet var Genstand for nogen Forsinkelse, bl. a. som Følge af nogle Ændringer af Linien fra Dybvadbro til Kolding og forskellige formelle og reelle Mangler ved det oprindelige Andragende, der alle blev afhjulpne.

Den 2. Oktober 1912 forelaa saaledes en Skrivelse fra Ministeriet med Erklæringer fra Statens tekniske Tilsyn og Statsbanernes Generaldirektorat, som bl. a. indeholdt et Forslag fra Ingeniør Raben, gaaende ud paa, at føre Banen ind til Kolding gennem Skovmølle dalen, saaledes at hele Trafiken optages paa Kolding Statsbanestation, og Udvalget kunde tiltræde dette Forslag.

Den 11. Juni 1913

blev Eneretsbevillingen givet

af Regeringen, men da man underhaanden havde faaet at vide, at

den vilde blive udstedt, var Banens Udstikning allerede paa-
begyndt i April 1913.

I Eneretsbevillingen til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Troldhede over Sønder Omme, Grindsted og Bramdrup til Kolding med Sidebane til Vejen anførtes det, „at der var bevilget Direktør *Karl Kristian Konstantin-Hansen* af Kolding, Landstingsmand, Nationalbankdirektør *Johannes Peder Lauridsen*, R. af Dbg. og Dbmd., af København, Gaardejer *Hans Skjøde* af Veerst, Proprietær *Emil Brødsgaard* til Jordrupgaard og Sognefoged, Gaardejer *Jens Kr. Madsen* af Sønder Omme Eneret til at anlægge en Jernbane fra Troldhede over Sønder Omme, Grindsted og Bramdrup til Kolding med Sidebane til Vejen, samt indtil 1. Januar 2008 at benytte denne til Befordring af Personer og Gods ved Hjælp af Lokomotiver, idet Staten dog skulde forbeholdes Eneret til Jernbanetransport mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring.“

Derefter fulgte 37 Paragraffer, hvori der er angivet Betingelserne.

Ekspropriationen af de til Baneanlægget fornødne Grunde m. v. skulde foretages i Henhold til Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845, alle Arbejder ved Bygningen af Banen med Tilbehør skulle for saa vidt ikke anderledes af Ministeren bestemmes, udbydes i Licitation. Den almindelige Kontrol fra Regeringens Side med Hensyn til hele Anlægget og Overholdelsen af de derom gældende Bestemmelser vil blive ført af den af Kongen beskikkede Kommission. Anlægget af Banen skal fremmes saaledes, at at den i alt væsentlig er færdig og i sin hele Udstrækning kan aabnes for Driften 4 Aar efter Bevillingens Dato, alle Medlemmerne af Bestyrelsen for Banen saavel som alle ved denne ansatte skulde have dansk Indfødsret og være danske Undersaatter. — Bevillingen skulde, samtidig med at Banen aabnes for Driften, overdrages til et Selskab, der repræsenterer Andelshaverne i Banen og som indtræder i alle de oprindelige Bevillingshavere tilkommende Rettigheder og paahvilende Forpligtelser. Med Hensyn til Bevillingens Fortolkning skulde Bevillingshaverne være underkastede Ministeriets Kendelse.

Anlægsingeniør antages.

Den 10. Marts 1913 antoges Ingeniør *K. Møller-Holst*, København, til at udføre Arbejdet ved Udarbejdelse af „detailleret Projekt og Projektets Udførelse“ i Overensstemmelse med Dansk Ingeniørforenings Normer for Beregning af Honorar for Ingeniørarbejde af 1907, dog saaledes, at den Sum, hvoraf Honoraret bliver at beregne, fixeres til 4 Mill. Kr.

Formanden bemyndigedes til at henvende sig til Landinspektør, Etatsraad *Bentzon*, og anmode ham om at være Banens ledende Landinspektør. Anmodningen blev imødekommet.

Den 3. April 1913 paabegyndte Udvalget sammen med Anlægsingeniøren en

Tur ad den projekterede Linie

for at besigtige Stationspladserne. Turen begyndte i Troldhede, hvorfra den gik til

Sdr. Felding. — Der var begge Steder mødt Repræsentanter for Sogneraadet. Ved Stakroge Mølle var mødt Repræsentanter for Sdr. Felding og Sdr. Omme Sogneraad. I Sdr. Omme besaa Udvalget sammen med Sogneraadet den projekterede Stationsplads. Der var Enighed om, at Stationspladsen vilde faa den bedste Beliggenhed syd for Kanalen mellem denne og Byen, samt at Adgangsvej til Stationen kunde anlægges langs det vestre Kirkegaardsdige.



Sdr. Omme Station.

Den 4. April fortsattes over Nollund til Grindsted. Medlemmer af Grindsted Sogneraad mødte ved Nollund, hvor Pladsen for en Station toges i Øjesyn. (Der blev dog aldrig anlagt nogen Station, men derimod en Holdeplads ved Simmel.) I Grindsted toges Stationspladsen i Øjesyn.

I Hejnsvig mødte Vorbasse — Hejnsvig Sogneraad. Forskellige foreslaaede Stationspladser toges i Øjesyn. I Vorbasse besaa man ligeledes forskellige foreslaaede Stationspladser. Den endelige Afgørelse udsattes. Pladsen for et Trinbrædt ved Skøddegård besigtigedes. Der ønskedes tillige et Ladespor ved Skødberggaard. I Bække besaa Stationspladsen. Man ønskede Stationen flyttet nærmere til Bække By; der udpegedes en mere bekvem Plads. I Veerst drøftedes Muligheden for at flytte Stationen nærmere til Byen. Det vedtoges delvist at imødekomme Ønsket herom. I Vejen mødte et Udvalg af Sogneraadet, og den foreslaaede Stationsplads toges i Øjesyn.

Turen fortsattes den 5. April. I Gamst var der intet at udsætte. I Gjesten udtalte Sogneraadet Ønske om, at Stationen maatte blive flyttet længere mod Øst og Syd end foreslaaet. Udvalget havde intet imod at imødekomme Sogneraadets Ønsker saavidt som det af tekniske Grunde fandtes forsvarligt. Pladsen for en Holdeplads ved Hundsholt toges i Øjesyn. Ved Jordrup var intet at bemærke angaaende Pladsen. Stationspladsen ved Vraa godkendtes, men Stationen vil muligvis blive flyttet lidt længere mod Nord, hvis een af Sogneraadet ønsket Ændring af Stationsbeliggenheden i Ferup finder Sted. I Ferup fandtes den i Koncessionsprojektet angivne Stationsplads tilfredsstillende for Banen, men da Sogneraadet ønskede Stationen flyttet længere imod Nordøst, anmodedes Ingeniøren om nærmere at undersøge om en saadan Ændring kunde gennemføres.

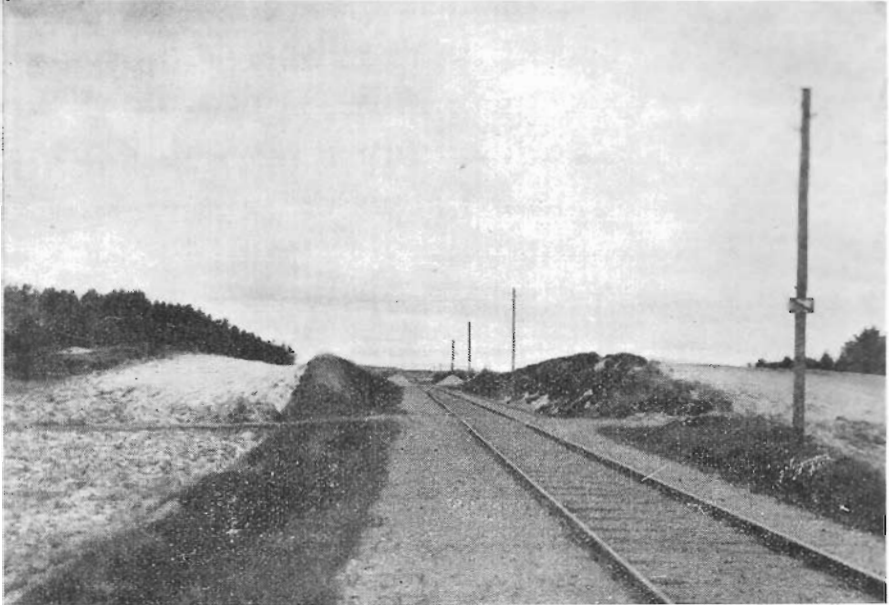
I Dybvadbros blev der fra Harte — Bramdrup Sogneraad fremsat Krav om at faa en Station eller Holdeplads ved Bramdrupdam. Saafremt Kommunen vilde yde et passende forøget Tilskud, vilde Udvalget tage Sagen under Overvejelse.

Den 3. Maj 1913 foretog Udvalget Eftersyn af Linien fra Hejnsvig til Vorbasse for at gøre sig bekendt med en af Ingeniøren foreslaaet Linie med Stationen ved Hejnsvig beliggende umiddelbart nordvest for Byen, og med Linien fra Hejnsvig til Vorbasse løbende Øst for Landevejen. Holdepladsen mellem Gilbjerg og Nebel, beliggende tæt ved Landevejen i Nærheden af Jordemoderhuset, og Stationen i Vorbasse beliggende Nord for Møllen eller Syd for Kirken.



Hejnsvig Station.

Sogneraadet udtalte Ønske om, at Stationen i Hejnsvig blev beliggende



Parti fra Vorbasseegnen med Hedebrinker, Brandbælte og Plantage.
I Baggrunden Mergeldynger.

Langs sandede Agre, Hede og Skov
du slynger de blanke, skinnende Spor
og fløjter din Sang til Tak og Lov,
fordi det grønnes og gror.
Thi Mergel du førte til karrig Jord,
hvor Lærker nu synger i jublende Kor!

ca. 150 Meter Vest for Kirken, at Holdepladsen mellem Hejnsvig og Vorbasse blev beliggende som oprindeligt foreslaet, og at Stationen i Vorbasse blev beliggende paa de til Matr. Nr. 3 b og 5 a hørende Marker imellem Præstegaarden og Brugsforeningen. Endvidere ønskede Sogneraadet et Skiftespor ved Rishøj.

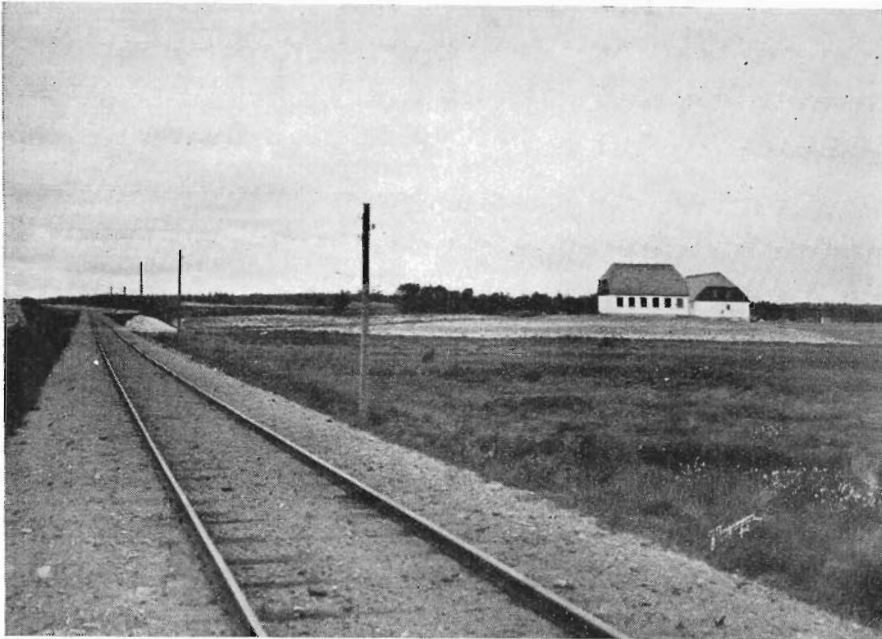
I et Møde den 28. Maj forelaa der i Udvalget Skrivelse fra Mejeribestyrer Møller, Ørbæk, som paa flere Beboeres Vegne anmodede om at faa Banen ført saa langt mod Vest paa Strækningen mellem Sdr. Felding og Sdr. Omme, at der kunde blive en Station i Hoven Sogn. Dette Ønske kunde ikke imødekommes.

Spørgsmaalet om det af Grindsted Sogneraad fremsatte Ønske om en Station i Nollund drøftedes. — Ingeniøren oplyste, at Anlæg af en Station i Nollund antagelig vilde medføre en Bekostning af 50.000 a 60.000 Kr., og det vedtoges at meddele Sogneraadet, at Udvalget ikke kunde gaa ind herfor.

Det vedtoges at anskaffe en Automobil til Brug i Banens Tjeneste og ansøge Kommunerne om Tilladelse til Automobilkørsel paa Kommunevejene! — Alle de interesserede Kommuner gav Tilladelsen.

Banens Anlæg m. v.

Til Anlægsingeniør var som omtalt antaget Civilingeniør Møller-Holst, København. Arkitekt *Robert Schmidt*, Kolding, antoges til at



Parti fra Fromsejer Plantage, Vorbasse.
Her ses ligeledes en Mergelbunke i Baggrunden.

Hvor Heden blev brudt, dér voksede frem
de mange nye og blomstrende Hjem. —
Du hjalp med at „klæde det golve Fjeld,“
og derfor vi ønsker dig Lykke og Held
til Gerning god i kommende Aar.
Vi haaber alle, at Banen bestaar!

udarbejde Tegning til Stationsbygningerne og føre Tilsyn med deres Opførelse. Overslagssummen for Byggearbejdet ansattes til 220.000 Kr. — Banens Underbygning og Anbringelsen af Overbygningen overdroges til Ingeniørerne *Brøchner Lassen & Agge* og Entreprenør *Carl Jensen*, Kolding. — Stationsbygningernes Opførelse overdroges Murermester *Jeppesen*, Taulov. (Tilbudet lød paa 196.247 Kr. for samtlige Bygninger.) Tilbudet paa Vorbasse Station (15.986 Kr.) udgik dog, og det overdroges Murermester *Carl Petersen* og Tømrer *P. J. Hansen*, Vorbasse, at bygge denne Station for 14.330 Kr.

Den 31. Maj 1915 drøftedes Indkøb af Lokomotiver til Banen. Det vedtoges at købe 4 Stk. 40 Tons Lokomotiver fra „Wintherthur“ i Svejts, og der indkøbtes endvidere to mindre brugte Lokomotiver, som tidligere havde været benyttet af Vejle — Vandelbanen. Statens tekniske Tilsyn kunde, paa Grund af de høje Priser, ikke give Samtykke til Anskaffelse af mere. Passager- og Godsvogne leveredes senere af A/S „Scandia“ i Randers. Lokomotivremissen og Værkstedbygninger toges i Entreprise af Fabrikken „Oranie“ i Holstebro.



Dybvadbro Station.

Mange Detailspørgsmaal.

Der fandt nu i den kommende Tid en Mænde Forhandlinger Sted. Der var mange Detailspørgsmaal at tage Stilling til. Der forhandlede med Staten, Ministeriet, Kommissarius, Statsbanerne og Privatbaner, Pengeinstituter, Amsraad, Sogneraad, Grundejere langs Banen, Ingeniører, Entreprenører, Arkitekt, Haandværkere, Tilsyn osv. — Bevillingshaverne holdt mange Møder og udførte et overordentligt stort Arbejde.

Den 30. November 1916 forelaa Approbation fra Ministeriet paa Taksterne for den midlertidige Godstrafik (Statsbanernes Takster + 50 pCt.), og det vedtoges at sende et nyt Andragende til Ministeriet om Tilladelse til at udvide den midlertidige Godstrafik til at omfatte Strækningerne fra Grindsted til Vejen og Kolding efterhaanden som Statens tekniske Tilsyn finder det forsvarligt.

Der antages Personale.

Den 2. Januar 1917 vedtog Bevillingshaverne at avertere samtlige Pladser for Personalet til Banen i Henhold til et af Ingeniør Møller-Holst udarbejdet Forslag. Der var dog forinden midlertidigt ansat en Del Personale.

Den 17. Februar s. A. vedtoges det at ansætte 4 Stationsmestre ved henholdsvis Sdr. Omme, Vorbasse, Bække og Jordrup Stationer, 8 Baneformænd, hvis Hustruer er Ekspeditricer, med Station ved henholdsvis Dybvadbro, Veerst, Hejnsvig, Sdr. Felding, Stakroge, Gamst, Korsvang og Ferup Stationer, 1 Baneformand med Led i Kolding, 8 Baneformænd uden Station, 1 Banemester, 3 Togførere (hvoraf en var ansat, 5 Konduktører (heraf en ansat), 1 Assistent, 3 Elever, 3 Portører, 4 Lokomotivførere (heraf var en ansat), 6 Fyrbødere, 4 Pudserer og 1 Stationsforstander (var antaget).

Den 10. April 1917 blev der sluttet Kontrakt med Postvæsenet. Samme Dag behandlede et Andragende om, at der ved Fitting Holdeplads maatte blive bygget Stationsbygning, og dette blev imødekommet paa visse Betingelser, saaledes at Beboerne skulde yde 5000 Kr. i Tilskud een Gang for alle.

Banens første Driftsbestyrer.

Banens første Driftsbestyrer blev Ingeniør, cand. polyt. *P. H. Tarp*, Kolding Sydbaner.

Den 12. Juli 1917 var Arbejdet saa vidt, at Driftsbestyreren kunde

forelægge Bevillingshaverne et Driftsover-
slag for Banen samt en Køreplan med
2 Tog daglig i hver Retning, Forslag til
midlertidige Takster for Gods- og Per-
sonbefordring og Optagelse af Drifts-
laan. I samme Møde vedtoges det at ansætte
yderligere Personale paa Hovedkontoret.

Medens Godstrafik allerede i nogen
Tid havde fundet Sted inden Banens of-
ficielle Aabning, var dette ikke Tilfældet
hvad Persontrafik i Personvogne angik,
og det vedtoges, at Ingeniør Møller-Holst
skulde lede den midlertidige Drift indtil
Persontrafiken kunde begynde.



Ingeniør, cand. polyt. *P. H. Tarp*.
Driftsbestyrer 1917—1919.

Banens første Bestyrelse

bestod af 11 Medlemmer: Direktør *K. Konstantin-Hansen*, Kol-
ding (Formand), Amsraadsmedlem *A. Andersen*, Gammelby (Næstm.)
og Proprietær *E. Brødsgaard*, Jordrup, der udgjorde Forretningsud-
valget, Nationalbankdir. *Johs. Lauridsen*, København, Lærer, nuværende
Amtsskolekonsulent *Jens Dige*, Bække, Amsraadsmedlem *H. Skjøde*,
Veerst, Proprietær, senere Hospitalsforstander *J. C. Thygesen*, Kol-
ding, Sogneraadformand, Sognefoged *H. N. Jørgensen*, Sdr. Felding,
Skovrider *Chr. Christensen*, Vorbasse, Sogneraadformand, nuværende
Sparekassedirektør *Hoffskov*, Bække, og Sogneraadformand, Smede-
mester *L. P. Petersen*, Vejen.

En Køretur ad den ny Bane.

Den 20. August 1917 var Pressens Repræsentanter i Kolding in-
viteret til en officiel Prøvetur med den ny Bane fra Kolding til Trold-
hede sammen med Bevillingshaverne og Banens Ingeniører. — Den
egentlige Aabningshøjtidelighed
skulde først finde Sted Fredag
den 25. August „under saa be-
skedne Former som det over-
hovedet kan tillades,“ udtalte For-
manden for Bevillingshaverne,
Dir. Konstantin-Hansen, forud.

Ifølge Koldingbladenes Re-
ferater forløb denne Prøvetur
paa udmærket Vis. I begejstrede
Ord skildres Turen i de behage-
lige Personvogne gennem det
skiftende Landskab, hvori den



Gjesten Station.
Den eneste, der repræsenterer Stationstype
Nr. 3.



Sdr. Felding Station.



Bække Station.



Veerst Station.

ægte jyske Natur folder sig ud. Fra det rent østjyske Landskab, der er stærkt kuperet og skovbevokset, gaar Turen ud i de midtjyske, flade Hedeegne med det vide Udsyn, forbi store grønne Plantager, mørke Moser, veldyrkede Marker, venlige Huse og Gaarde, Byer med gamle og ny Kirketaarne op til Brunkulsegene — skiftende Billeder af betagende Virkning.

Der gjordes Holdt ved flere af Stationerne, bl. a. i Knudepunkterne Gjesten og Grindsted.

Gjesten Station repræsenterer Stationstypen Nr. 3, og var den eneste af denne Type. Stationerne Vorbasse, Jordrup, Veerst, Bække, Hejnsvig og Sdr. Omme var bygget efter Stationstype Nr. 2, og havde hver kostet ca. 17.000 Kr. — De mindste Typer, Nr. 1, laa i Gamst, Ferup, Korsvang, Dybvadbro, Stakroge og Sdr. Felding, og havde hver kostet ca. 16.000 Kr. at opføre.

Af Virksomheder ved Banen den Gang nævner Pressens Repræsentanter især Tørvefabrikationen, denne opvoksende Industri, der kulminerede i Stakroge, hvor der allerede har maattet anlægges nye Ekstraspor for at besørge den vældige Trafik.

Prøveturen fra Kolding til Trolldhede og retur varede kun tre Timer. I Trolldhede var der festligt smykket. To store Dannebrogflag var rejst paa Perronen. Paa Toppen af Flagstængerne viftede Buketter af røde Rønnebær og Lyngblomster, og ved Foden var der anbragt smaa Bøvtahøje af — Hedetørv og Brunkul!

Ved en Afslutning i Kolding udtaltes der gode Ønsker for Banen — Danmarks længste Privatbane — Banen gennem tre Amter, Banen, der kostede godt $8\frac{1}{3}$ Millioner Kr. Der blev givet Udtryk for, at den

vilde blive en betydende Faktor — en økonomisk Løftestang — for Egnen, og at der vilde ske en stor Udvikling i de midtjyske Egne, som Banen løb igennem, og Ønskerne er jo gaet i Opfyldelse!

Da Banen toges i Brug.

Fredag den 24. August 1917 afgik et Festtog med Bevillingshaverne, Besigtigelses-, Ekspropriations-, Taksationskommissionen, nogle ministerielle Embedsmænd, Amtmændene for Ribe og Vejle Amter, samt By- og Sogneraadformænd m. fl. fra Kolding — Vejle — Troldhede og retur. Der spistes Frokost i Troldhede og Middag i Kolding, og ved denne Lejlighed lød der mange Lovord over Banen, ligesom der naturligvis udtaltes gode Ønsker for dens Fremtid.

*Bevillingshaverne for
Troldhede—Kolding—Vejle-Jernbanen
udbeder sig Æren af*

Hr. *Driftbestyrer Tarp*

Nærværelse ved Banens Aabning Fredag den 24. August 1917.

*AABNINGSTOGET afgaar fra Kolding Statsbanestation
Kl. 8 Form. og følger iøvrigt omstaaende Køreplan.*

MIDDAG Kl. 6 Eftm. paa Hotel „Kolding“ i Kolding.

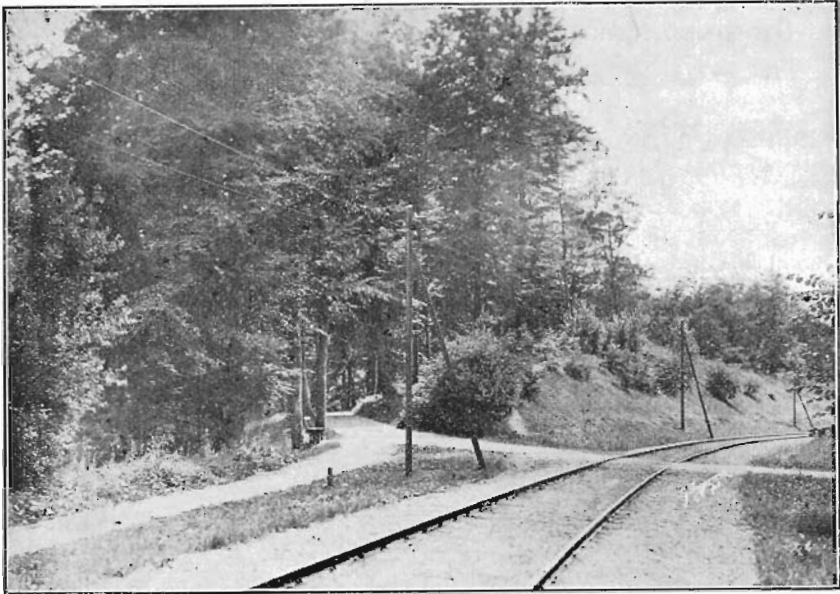
Svar udledes tilsendt Direktør KONSTANTIN-HANSEN i Kolding.

*Forsiden af Kortet med Indbydelsen til Deltagelse i Turen
med Aabnings-Toget den 24. August 1917.*

Lørdag den 25. August 1917 aabnedes Banen officielt for Person- og Godsbefordring.

— Et stort og betydeligt Arbejde, Tilvejebringelsen og Bygningen af Troldhede — Kolding — Vejle Jernbane, havde fundet sin Afslutning. Der var naturligvis endnu en Del Ting at bringe i Orden, men Banen var en Kendsgerning. Nu gjaldt det om, at Egnens Befolkning vilde udnytte den, men det blev Tilfældet, og selv om Banen ogsaa fik Modgangstider, saa var der dog mange, der trofast stod Værn om den, saa den gik de vanskelige Tider godt igennem. Banen har spillet en uhyre stor Rolle for Egnen, den gennemløber, og den gør det ikke mindst i Dag, hvor den beforder samfundsnødvendige Varer i stort Omfang, navnlig Tørv og Brunkul.

Arbejdet for Banen havde været omfattende og besværligt, men ogsaa interessant og rigt. — Med Tak maa vi mindes de Mænd, der uegennyttigt ofrede Tid og Kræfter paa Løsningen af den store Op-



Med Trolldhedebanen gennem Idyllen i Kolding Skov.

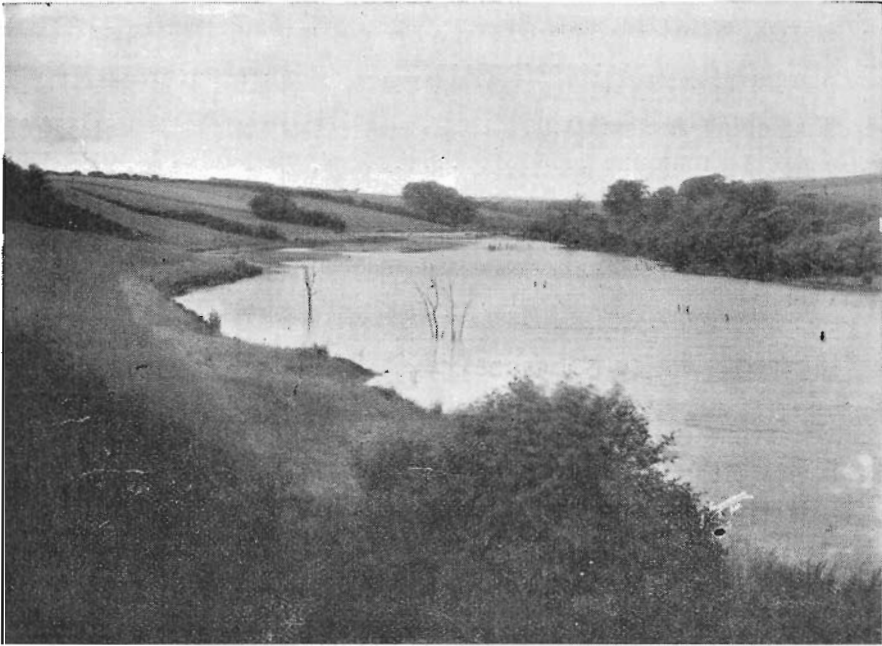
Fra Kolding, hæderkronede By,
ind under Bøgetræernes Ly,
langs Marker med Muld og Grøde,
der giver til mange Føde,
du øver din Daad fra Dag til Dag, —
vi derfor vil hejse det rød-hvide Flag!

gave, ikke mindst har Bevillingshaverne Krav paa Befolkningens Taknemlighed. Af disse er nu ved 25 Aars Jubilæet kun fhv. Sognefoged *J. Kr. Madsen*, Skovsende, Sdr. Omme, i Live. De øvrige Bevillingshavere var, som tidligere nævnt, Direktør *K. K. Konstantin-Hansen*, Nationalbankdirektør *Johannes P. Lauridsen*, Gaardejer *Hans Skjøde* og Proprietær *Emil Brødsgaard*. — Med Ære og Tak vil vi mindes disse Mænd for deres Indsats for Banen.

Hvad Banen kostede.

Aktiekapitalen og Fordelingen mellem Stat og Kommuner.

Ved Jernbanelovens Vedtagelse var der regnet med, at Banens Anlæg vilde koste ca. 3.640.000 Kr., medens Ingeniør Werners Overslag, som ledsagede Koncessions-Projektet, lød paa 4.141.000 Kr.



Kolding Oplands Højspændingsforenings Opstemning ved Ferup.

Langs Søen, der stemmes til Lys og Kraft,
hvor Fiskere glade Timer har haft, —
vi fanger et Glimt af en herlig Natur,
og mindes de Timer, vi stod paa Lur
for spillende Fisk at fange.
— Hurra for Banen den lange!

Ved Banens Aabning i 1917 regnede man med, at Anlægssummen (incl. Renter af Statens Tilskud) vilde naa op til ca. 6 Mill. Kroner, men det endelige Anlægsregnskab viste ved dets Slutning i 1927 godt $8\frac{1}{2}$ Millioner Kroner.

Det var navnlig de Fordyrelser, Verdenskrigen og den dermed skabte Situation forvoldte, der blev Skyld i den store Overskridelse, men denne skyldtes ogsaa den Omstændighed, at der hengik en Aarrække fra den Tid, Overslaget blev udarbejdet, til Anlægget paabegyndtes, og i denne Mellemtid steg Priserne, særligt paa Arbejdsløn og Grunde, ganske betydeligt. Udsigten til, at der kommer en Bane gennem en Egn, bevirker ogsaa, at Jordværdien i Banens Opland stiger. Som Følge heraf er Priserne paa Jord i Troldhedebanens Opland ogsaa steget betydeligt i Aarenes Løb.

Den 22. Januar 1927 meddelte Ministeriet Godkendelse af Anlægsregnskabet. Efter dette blev den samlede Anlægskapital 8.519.005,71 Kr. Denne store Kapital var tilvejebragt ved Bidrag fra Statskassen, og fra Amts-, Købstads- og Landkommuner i følgende Forhold:

1. Statskassen	66,867	pCt.	Kr. 5.679.337,94
2. Ribe Amtsraad	8,089	"	684.849,77
3. Vejle Amtsraad	1,925	"	162.992,59
4. Ringkøbing Amtsraad	0,603	"	51.370,04
5. Kolding Kommune	4,667	"	397.585,89
6. Vejen Kommune	3,458	"	294.590,24
7. Lejrskov — Jordrup Kommune	3,157	"	268.947,61
8. Gjesten Kommune	2,182	"	181.626,93
9. Veerst — Bække Kommune	2,182	"	181.626,93
10. Sdr. Omme Kommune	0,8905	"	75.862,51
11. Blaahøj — Filskov Kommune	0,8905	"	75.862,50
12. Sdr. Felding Kommune	1,781	"	151.725,01
13. Vorbasse Kommune	1,141	"	97.202,87
14. Hejnsvig Kommune	1,141	"	97.202,87
15. Grindsted — Grene Kommune	0,439	"	37.398,87
16. Nr. Vium — Herborg Kommune	0,292	"	24.875,76
17. Harte — Bramdrup Kommune	0,121	"	10.393,31
18. Statup — Nebel Kommune	0,111	"	9.456,21
19. Andst Kommune	0,412	"	35.098,66
			100,000 pCt. Kr. 8.519.005,71

Selskabets Vedtægter.

Af Vedtægterne, der er stadfæstede af Ministeriet for offentlige Arbejder den 25. November 1916, 17. Juni 1919 og 9. Juni 1933 fremgaar det bl. a., at Selskabets Navn er Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane — Aktieselskab.

Efter 25 Aars Forløb fra Banens Aabning i hele sin Udstrækning, skal Staten være berettiget til at overtage Banen med Tilbehør og med derpaa hvilende Forpligtelser enten med Udredelsen af et Vederlag lig det tyvedobbelte af Gennemsnittet af Banens Nettoudbytte i de sidste 3 Aar, der gaar forud for det Aar, i hvilket den forlanges overdragen til Staten, eller mod Udredelsen af en Sum, der svarer til den Kapital, som bevislig er anvendt til Anlægget af Banen.

Aktionærerne har lige Rettigheder og Forpligtelser. Selskabets Generalforsamlinger er enten ordentlige eller overordentlige. De ordentlige Generalforsamlinger afholdes hvert Aar senest i September Maaned. Generalforsamlingen har den højeste Myndighed i Selskabets Anliggender indenfor de ved Vedtægterne fastsatte Grænser. Alle Sager paa Generalforsamlingen afgøres ved simpelt Flertal. Er Stemmerne lige, gør Lodtrækning Udslaget.

Bestyrelsen bestaar af 27 Medlemmer, hvoraf 18 udnævnes af Regeringen, som dog forbeholder sig at udøve sin Stemmeret i Forhold til Statskassens Tilskud ved et mindre Antal Medlemmer. (For Tiden

3 Medlemmer udnævnt af Ministeriet for offentlige Arbejder og 3 Medlemmer udnævnt af Finansministeriet.)

Den øvrige Del af Bestyrelsen vælges saaledes:

2 Medlemmer vælges af Ribe Amtsraad.

1 Medlem vælges af Vejle Amtsraad.

1 Medlem vælges af Ringkøbing Amtsraad og Sogneraadene for Nørre Vium — Herborg og Sdr. Felding Kommuner.

1 Medlem vælges af Sogneraadene for Blaaehøj — Filskov, Sdr. Omme, Grindsted — Grene, Hejnsvig og Vorbasse Kommuner.

1 Medlem vælges af Sogneraadene for Veerst — Bække og Gjesten Kommuner.

1 Medlem vælges af Sogneraadene for Vejen og Andst Kommuner.

1 Medlem vælges af Sogneraadene for Lejrskov — Jordrup, Starup — Nebel og Harte — Bramdrup Kommuner.

1 Medlem vælges af Kolding Byraad.

For hvert Medlem vælges en Suppleant.

De af Regeringen udnævnte Medlemmers og Suppleanters Mandater vedvarer, indtil de tilbagekaldes af det paagældende Ministerium.

De øvrige Bestyrelsesmedlemmer og Suppleanter vælges paa 3 Aar, dog afaar i hvert af de 2 første Aar efter, at det første Valg har fundet Sted, 3 af de oprindeligt valgte Medlemmer samt deres Suppleanter efter Lodtrækning.

Valgene til Bestyrelsen foretages hvert Aar, efter at den ordinære Generalforsamling er afholdt og senest den 20. Oktober. — Valgene gælder fra 1. November.

Bestyrelsen vælger selv sin Formand og Næstformand. Desuden udvælger Bestyrelsen et af sine Medlemmer til sammen med Formanden og Næstformanden at danne et Bestyrelsesudvalg, der skal varetage alle almindelige og løbende Forretninger, behandle og forberede de Sager, der skal forelægges Bestyrelsen m. v.

Til Ledelse af Banens daglige Drift ansættes en Driftsbestyrer (administrerende Direktør), der deltager i Bestyrelsens Møder, dog uden Stemmeret. Bestyrelsen meddeler Driftsbestyreren Prokura.

Af Banens aarlige Overskud af Driftsindtægter og Driftsudgifter — under disse sidste indbefattet Renter og Afdrag af Banens Laan — henlægges, saa vidt Overskudet tilstrækker, et Beløb af 400 Kr. pr. km af Banens Driftslængde til Afskrivningsfonden.

For saa vidt Tvivl maatte opstaa om Vedtægternes Forstaaelse, afgøres Spørgsmaalet af Ministeriet for offentlige Arbejder. Til senere Forandringer i Vedtægterne udkræves Approbation af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Banens Formænd, Næstformænd, Bestyrelses- medlemmer, Revisorer og Driftsbestyrere 1917—1942.

(Hvor intet andet er angivet er det pr. 31. Marts, de nævnte var i Bestyrelsen.)
Spærret Skrift angiver Navnene paa den første Bestyrelse. *Kursiv* Navnene paa den
nuværende Bestyrelse. Navnene med Streg under er Banens Bevillingshavere.

Formænd:

Fabrikdirektør K. Konstantin-Hansen, R., DM., Kolding 1917—1927
Amtsraadsmedlem, Grosserer *I. P. Jensen*, R., Grindsted ¹⁹/₈ 1928—

Næstformænd:

Amtsraadsmedlem, Gaardejer *A. Andersen*, R., Gammelby 1917—1926
Amtsskolekonsulent, Lærer *J. Dige*, Bække..... 1927—1933
Hospitalsforstander, Købmand *H. Soll*, Kolding ²⁰/₁₁ 1933—

Bestyrelsesmedlemmer:

Valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder:

Amtsskolekonsulent, Lærer *Jens Dige*, Bække ¹⁶/₄ 1917—
Skovrider *Chr. Christensen*, Vorbasse..... ²¹/₂ 1921—
(Repræsenterede andelshavende Kommuner 1917—1918.)
Amtsraadsmedlem, Grosserer *I. P. Jensen*, R., Grind-
sted (Formand) ³⁰/₉ 1927—

Valgt af Finansministeriet:

Nationalbankdir. Johs. Lauridsen, R., DM., København 1917—1920
Undervisningsminister, Højskoleforstander *Jacob Appel*,
Kmd. I af D., DM., Askov 1921—1931
Fabrikdirektør K. Konstantin-Hansen, R., DM., Kolding 1921—1933
(Repræsenterede Kolding Byraad 1917—1920.)
Sognefoged, Gaardejer *J. Kr. Madsen*, D., FM., Skovs-
ende, Sdr. Omme..... ²⁶/₁₀ 1927—
(Var desuden Revisor 1917—1927.)
Folketingsmand, Overportør *M. K. Sørensen*, Vejen . ²⁷/₁ 1932—
Købmand, Hospitalsforst. *H. Soll*, Kolding (Næstfmd.) ²⁸/₈ 1933—

Valgt af Vejle Amtsråd:

Amtsraadsmedl., Hospitalsforstander *J. C. Thygesen*, R.,
DM., Kolding 1917—1935
Amtsraadsmedlem, Gaardejer *Kjeld Kjeldsen*, Skærlund,
Blaahøj ²⁸/₈ 1935—

Valgt af Ribe Amtsråd:

Amtsraadsmedlem. Gaardejer *Anders Andersen*, R.,
Gammelby..... 1917—1936

Amtsraadsmedlem, Gaardejer Hans Skjøde, Veerst 1921—1932
 Amtsradsmedlem, Gaardejer Andreas Christensen, Refshøj,
 Hejnsvig 1933—1935
 Amtsradsmedlem, Gaardejer *Chr. Bendixen*, Gjesten . ⁵/₄ 1935—
 Amtsrvisor, Gaardejer Markus Fink, Drostrup, Vejen ¹/₁₁ 1936—1937
 Amtsradsmedlem, Entreprenør *J. Chr. Jensen*, Vejen ¹/₄ 1937—

Valgt af Ringkøbing Amtsråd:

Sogneraadsfmd., Sognefoged H. N. Jørgensen, Sønder
 Felding 1917—1930
 Sogneraadsfmd., Mejeribestyrer *J. D. Jørgensen*, Sønder
 Felding ¹/₁₁ 1930—

Valgt af Kolding Byraad:

Fabrikdir. K. Konstantin-Hansen, R., DM., Kolding . 1917—1920
 (Derefter valgt af Finansministeriet 1921—1933.)
 Folketingsmand, Borgmester, Redaktør *Knud Hansen*,
 Kolding ²³/₄ 1921—

Valgt af de andelshavende Kommuner:

Skovrider *Chr. Christensen*, Vorbasse 1917—1918
 (Valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder fra 1921.)
 Proprietær Emil Brødsgaard, Jordrupgaard 1917—1920
 Amtsradsmedlem, Gaardejer Hans Skjøde, R., Veerst . 1917—1920
 (Repræsenterede derefter Ribe Amtsråd 1921—1932.)
 Amtsradsmedl., Gaardejer Mads Eg Andersen, Sdr. Omme 1918—1921
 og ¹/₁₁ 1924—1927
 Sogneraadsfmd., Sparekassefmd. J. Hoffskov, Bække . . . 1917—1923
 (Revisor fra 1928.)
 Sogneraadsfmd., Smedemester L. P. Petersen, Vejen . . . 1917—1922
 Sogneraadsfmd., Gaardejer J. Hansen, Egholt, Jordrup . . 1921—1925
 Sogneraadsfmd., Plantør *J. Møller Kristensen*, Gyttegaard,
 Hejnsvig 1922—1924
 og 1928—1930
 og fra ¹/₁₁ 1933—
 Sogneraadsfmd., Gaardejer J. Kr. Madsen, Baungaard, Vejen 1923—1925
 Sogneraadsfmd., Gaardejer Kl. Skjøde, Gjesten 1924—1926
 Gaardejer Jens Boesen, Knudsbøl (Suppleant) 1926—1926
 Sogneraadsfmd., Skolebestyrer *P. Hauge*, Vejen ¹/₁₁ 1925—
 Sogneraadsfmd., Gaardejer *J. Schelde*, Korsvang ¹/₁₁ 1926—
 Sogneraadsfmd., Sognefoged, Gaardejer N. J. Andersen,
 Bække 1927—1929
 Amtsradsmedlem, Gaardejer *Chr. Bendixen*, Gjesten 1930—1932
 (Ribe Amtsrads Repræsentant fra 1936.)
 Gaardejer Anders J. Christensen, Vingborg, Hejnsvig 1931—1932
 Sogneraadsfmd., Gaardejer S. Gravholt, Veerst 1933—1935

Sogneraadsmfd., Gaardejer Rasmus Nielsen, Asbo 1936—1938
 Gaardejer Kr. P. Kristoffersen, Veerst 1939—1941
 Sogneraadsmfd., Forretningsf. *Alfred Sørensen*, Bække ^{1/11} 1941—

Revisorer:

Statsautoriseret Revisor Hald, Aarhus 1917—1923
 Statsautoriseret Revisor *C. Jespersen*, København 1924—
 Sognefoged, Gaardejer *J. Kr. Madsen*, D., FM., Sdr. Omme 1917—1927
 Sparekasseformand *J. Hoffskov*, Bække 1928—

Driftsbestyrere:

Ingeniør, cand. polyt. P. H. Tarp 1917—1919
 Ingeniør, cand. polyt. H. C. G. E. Lippert 1919—1928
 Driftsbestyrer *H. Stensballe* 1929—

Forretningsudvalget

bestaar af følgende:

Amtsraadsmedlem, Grosserer *I. P. Jensen*, Grindsted (Formand).
 Hospitalsforstander *H. Soll*, Kolding (Næstformand).
 Amtsraadsmedlem, Gaardejer *Chr. Bendixen*, Gjesten.



H. Lippert.

Cand. polyt. — Civilingeniør.
 1. December 1919 — 31. Marts 1928
 Driftsbestyrer ved T. K. V. J.
 Fratraadt med Pension.
 Før Ansættelsen ved Troldhedebanen
 ansat ved D. S. B. som Baneingeniør og
 Chef for 11. Banesektion i Viborg.
 Bopæl:
 Puggaardsvej 15, København.



H. Stensballe.

Driftsbestyrer ved T. K. V. J.
 fra 1. April 1929.
 Begyndte 1898 som Elev ved Horsens
 —Tørringbanen, 1900 Assistent ved Aal-
 borg Privatbaner, 1906 Bogholder ved
 Odsherreds og Høng — Tølløse Jernbane,
 1913 Stationsforstander paa Kolding Syd-
 banegaard, 1917 Fuldmægtig ved T. K.
 V. J., 1928 konstitueret Driftsbestyrer.



Hvor skinnende Staalbaand sig slynger
igennem det jydsk Land,
der ser man de Tusinde Klynger
af Tørv fra Mosernes Vand.
Her brunede Mænd og Kvinder,
der lægger Kræfterne i,
nu „Guldet“ i Moserne finder
og synger en rask Melodi.
— Og Banen med Brændsel fra Mosernes Gem
nu kører det ud til de Tusinde Hjem!

En Kulturbane.

Lidt om dens Betydning for Landets Forsyning med indenlandsk Brændsel.

Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane begyndte sin Virksomhed, da den forrige Verdenskrig endnu rasede, og den holder 25 Aars Jubilæum, da mægtige Riger paany staar i Kamp, og Danmark er besat af en fremmed Magt. Under disse Forhold er og har Banen været af særlig stor Betydning, nemlig som en Faktor i Landets Forsyning med indenlandsk Brændsel og i det hele taget som Kulturbane. Den kører jo trofast fra Dag til Dag, medens Tusinder af Biler staar stille.

Under den forrige Verdenskrig og i Aarene derefter — der hængik flere Aar før Leverancerne af udenlandsk Brændsel blev normale — befordrede den kolossale Mængder af indenlandsk Brændsel, og det samme har været Tilfældet de sidste Aar.

Tal kan virke trættende, men ogsaa overbevisende, og vi skal derfor anføre nogle faa Tal for at illustrere Banens Betydning i Arbejdet for Landets Forsyning med indenlandsk Brændsel:

Driftsperiode	Antal Tons Tørv	Antal Vognl. Tørv	Godsindtægt af Tørv	Omtrentlig Værdi af Tørvene fra Afs. St.
1917—19	160.732	c. 15.590	779.500 Kr.	4.982.692 Kr.
1919—20	138.992	12.939	655.674 „	4.586.736 „
1920—21	175.586	17.024	890.405 „	7.023.440 „
1921—22	78.994	7.925	388.890 „	2.053.844 „
1922—23	50.625	5.164	201.954 „	759.375 „
1923—24	57.572	5.495	193.765 „	1.151.440 „
1924—25	54.016	4.978	171.330 „	1.188.352 „
1925—26	33.039	3.570	117.094 „	627.741 „
Tilsammen	749.556	72.685	3.398.612 Kr.	22.373.620 Kr.

Banen har altsaa i de nævnte Aar fragtet ikke mindre end 72.685 Vognladninger Tørv eller ialt 749.556 Tons. Denne mægtige Transport gav Banen en samlet Indtægt paa 3.398.612 Kr., hvilket svarede til en gennemsnitlig Betaling pr. Vognladung af 46,76 Kr. — I det nævnte Tidsrum var Banens samlede Godsindtægt 5.805,139 Kr., og Banens Indtægt ved Transport af Tørv udgjorde saaledes gennemsnitligt 58,54 pCt. af den samlede Godsindtægt. Størst var Tørvtransporten i 1920—21, idet der da transporteredes 175.586 Tons Tørv, hvilket gav Banen en Indtægt paa 890.405 Kr. eller 68,2 pCt. af Godsindtægten. Tørveindtægten i Procenter af den samlede Godsindtægt var dog størst i Perioden 1917—19, da den udgjorde 85,90 pCt.

Det er særligt paa de magre Egne i Sandet, Stakroge, Hejnsvig og Vorbasse, Tørvene er fremstillet, og man maa undres over, at der i Banens første 8 Driftsperioder har kunnet hæves samfundsnyttige Værdier til et Par og tyve Millioner Kr., og man tør vel nok sige, at uden Banen, der har kostet de andelshavende Amts-, By- og Sognekommuner ialt ca. 2,8 Mill. Kr., vilde Størteparten af disse Værdier ikke have været tilvejebragt til Samfundets store Husholdning. Nu er Tørvene atter kommet til Ære og Værdighed, og Brunkullene brydes i et Omfang, som ingen før havde drømt om, og Banen er lige saa nødvendig som under den forrige Verdenskrig.

I de følgende Aar dalede Tørveproduktionen betydeligt, men hvert Aar har dog Banen transporteret adskillige Tusinde Tons Tørv, og Produktionen kunde næppe have fundet Sted i saa stort Omfang, hvis Banen ikke havde eksisteret.

Der var Tørvefabriker i Banens Opland, der i de første Aar af-

sendte 60—70 Vognladninger Tørv pr. Dag i Sæsonen, og der herskede en enestaaende Travlhed.

Den store Tørvefabrikation gav Arbejde og Fortjeneste til en Mængde Mennesker, hvilket i høj Grad kom Banens Opland til Gode, og samtidig afhjalp Tørveproduktionen den herskende Mangel paa godt udenlandsk Brændsel i vidt Omfang, og der skabtes ny Markeder for den gode, sorte, jydsk Tørv.

Under de nuværende Forhold har Tørvefabrikationen atter faaet et mægtigt Opsving, og Mosernes Reserver angribes paany. Banen har atter maattet vise sin Betydning i Arbejdet for Landets Forsyning med indenlandsk Brændsel, og denne Gang er det ikke alene med Tørv, men ogsaa med **Brunkul**. Der findes flere store Brunkulslejer i Banens Opland, og Troldhedebanen befordrer dagligt mange Vognladninger Kul fra disse. Allerede i 1940—41 transporterede Banen 40.106 Tons Tørv og 19.114 Tons Kul, Koks og Brunkul, hvoraf Brunkul var den overvejende Part, men sidste Aar — 1941—42 — har Banen transporteret godt 70.000 Tons Tørv og omtrent 41.000 Tons Kul, Koks og Brunkul. Den samlede befordrede Vægtmængde har sidste Aar været godt 151.000 Tons, saa Tørv og Brunkul udgør langt over Halvdelen heraf.

Der vil utvivlsomt ogsaa i de kommende Aar blive haardt Brug for Banen som et Led i Landets Forsyning med Tørv og Brunkul, saa ogsaa paa dette Omraade kan man glædes over Banens Eksistens. Fra den smilende Østkyst gennem Hedeegne snor den sig til „Kulminerne“ i Troldhede, og i Sommer kan man dagligt se Togene køre med lange Rækker af Vogne, fyldt med Tørv og Brunkul, der skal transporteres ud til Landets forskellige Egne for at blive fordelt til Tusinder af Hjem og industrielle Foretagender.

Ja, Banen er og har været et uundværligt Samfundsgode, der ogsaa en Række Aar gav et betydeligt Overskud. Der kom dog ogsaa Tider for Banen med Underskud, og i de andelshavende Kommuner var der Folk, der med Bekymring saa paa de voksende økonomiske Krav, Banen stillede, men man var dog fra ansvarlige Side klar over, at Banen var en saa stor Kulturfaktor, at den ikke maatte standse, og i Dag er alle vist glade for, at Banen er bevaret og atter oplever økonomisk Fremgang.

Medvirkende til at jydsk Hedeegne blomstrede op.

„Skynd dig, kom, om føje Aar,
Heden som en Kornmark staar —“

H. C. Andersen.

Men det er ikke alene som Faktor i Landets Forsyning med indenlandsk Brændsel, Banen har spillet en stor Rolle. Der kunde nævnes mange andre Omraader. Lad os blot nævne enkelte af disse:

Transport af **Mergel** og Gødningstoffer. Naar Heden skal opdyrkes, er Mergel nødvendig, og Tusinder af Tons Mergel har Banen bragt ud til Hedeegnene, og har dermed været medvirkende til at faa dem til at blomstre op.

De første Aar kørte Banen ikke saa meget Mergel ud, men i 1920—21, da Opdyrkningen efter Krigen tog Fart, kom Transporten op paa 9.491 Tons, og steg i det følgende Aar til 19.872 Tons. De følgende Aar laa Mergeltransporten paa 9.040, 8.060, 7.210, 7.972, 6.599, 7.653, 5.690, 8.420 og 7.330 Tons aarligt, medens den befordrede Vægtmængde Mergel i 1940—41 kun var 110 Tons. Sidste Aar er der dog igen kommet lidt mere Fart i Udkørselen, idet der er transporteret godt 1.200 Tons Mergel. Mergelen har givet Bonus i Form af Smør, Æg og andre Landbrugsprodukter.

Heden er blevet dyrket op, ny Hjem har rejst sig langs Banen og i Oplandet, men endnu ligger der Hedestrækninger, der venter paa at blive taget under Behandling, og Banen har stadig store Opgaver at løse som Kulturbane.

Med Trolldhedebanen gennem en herlig og ejendommelig Natur.

I II Del af „Vor By — Kolding omkring 1930,“ der udkom paa V. Schæffers Forlag, Kolding, 1930, har Banens nuværende Driftsbestyrer, H. Stensballe, bl. a. skrevet følgende om en Tur med Banen.

„En Tur med Banen fører os fra Kolding først gennem et rent østjydske Landskab, stærkt kuperet og skovbevokset. Vi kommer gennem den smukke Kolding Skov med Marielunds-Søen og Kilden og passerer en halv Snes Kilometer ude i Landet forbi de opdæmmede Vandarealer, der hører til Vandkraftanlægget ved Harte. Senere kører vi igennem nogle venlige Smaaskove og er nu i Gjesten, hvorfra den lille Sidebane løber til Vejen.

Men vi skal videre mod Nord og Vest og snart herefter begynder vi at ane Midtjylland med det vide Udsyn; vi ser de udstrakte, sorte Moser, de store, tavse Plantager, hvor Raadyr og andet Vildt fører en herlig Tilværelse, og er saa i Grindsted, Knudepunktet for en Række midtjydske Baner. Derpaa videre gennem udprægede Hedeegne, som kan fremvise grønne Plantager overalt, og Lyngflader, der i Blomstringstiden frembyder et Skue af stor Skønhed. Vi har passeret Omme Aa og Skjern Aa, er nu i Trolldhede, og den 90 Kilometer lange Rejse er endt.

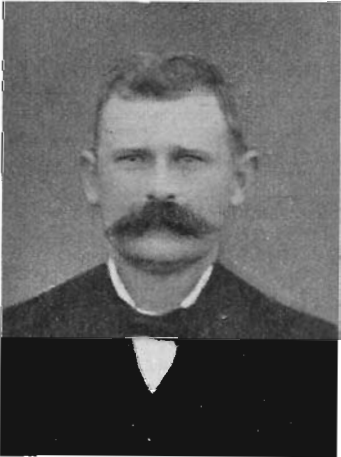
— Ad Trolldhedebanen, som den i daglig Tale kaldes, staar Kolding By og Havn i god Forbindelse med Midt- og Nordvestjylland.“



Gaardejer *J. Kr. Madsen*, DM., FM.,
Skovsende, Sdr. Omme.



Nationalbankdir. *Johannes Lauridsen*,
R., DM., Vejen — København.



Proprietær *Emil Brødsgaard*,
Jordrupgaard.



Amdsraadsmedlem *Hans Skjøde*, R.,
Veerst.

Billedet af den 5. Bevillingshaver, Banens første Formand, Direktør *K. Konstantin-Hansen*, Kolding, findes Side 19. — *J. Kr. Madsen* er den eneste nulevende Bevillingshaver.

Tekst til Billedet paa følgende Side.

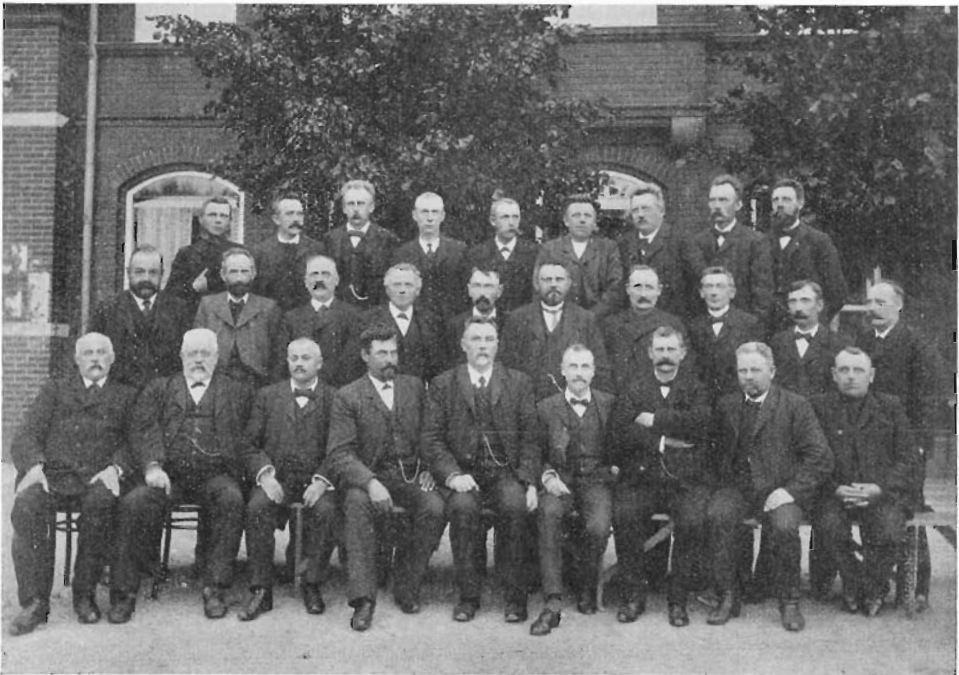
Paa den følgende Side ses et Fotografi fra et Jernbanemøde i Vejen i 1908, hvorpaa der ses mange af de daværende Pionerer for Banen fra de i Banen interesserede Kommuner.

Fra højre til venstre ses paa forreste Række som Nr. 2—5 de fire Bevillingshavere Gaardejer *Hans Skjøde*, Veerst, Proprietær *Emil Brødsgaard*, Jordrupgaard, Direktør *K. Konstantin-Hansen*, Kolding, og Nationalbankdirektør *Johannes Lauridsen*, Vejen. Den femte Bevillingshaver, fhv. Sognefoged, Gaardejer *Jens Kr. Madsen*, Skovsende, Sdr. Omme, ses i 2. Række som Nr. 3 fra højre.

Til Trolldhedebanens Pris paa 25 Aarsdagen.

Der en Bane, som vi alle kender —
den længste af „private“ i vort Land,
som vi i Dag en venlig Tanke sender,
thi den har vist, at den kan holde Stand.
Et kvart Aarhundred hastigt gik til Ende,
og Lys og Skygge skiftede saa tit,
men stadig her vi alle maa erkende,
at den har tappert for os alle stridt!

Den bragte Liv til fordum stille Egne
og hjalp at bygge Hedens nye Hjem.
Vi haaber, at dens Fremtid lys maa tegne,
og den med „Guds og Rejser“ maa gaa frem.
„Trolldhede-Kolding-Vejen“ - Navnet klinger -
Gid den bevares maa i mange Aar!
Med dens Symbol: et Hjul paa lette Vinger,
gid den maa virke under Fredens Kaar!



Fra et Jernbanemøde i Vejen 1908 (se forrige Side).

Oversigt over Antal Rejser, Godsbefordring og Driftsresultater gennem 25 Aar.

Driftsperiode	Antal Rejser (incl. Abonnements- kort)	Vægten af befordret Gods og lev. Dyr i Tons	Den samlede Driftsindtægt Kr.	Den samlede Driftsudgift Kr.	Driftsresultat Kr.	Endeligt Resultat
1917—19	328.374	223.874	1.336.976 79	1.258.296 42	+ 78.680 37	Beløbene for de anførte Aar fremkommer efter at der er taget Hensyn til 1) Henlagt til Reparation af Godsvogne 2) Forrentning og Afdrag af Moderniseringslaan. 3) Funktionærernes Andel i Underskudet. 4) Overført og henlagt til Afskrivningsfonden.
1919—20	243.340	184.703	1.316.701 53	1.256.911 27	+ 59.790 26	
1920—21	249.473	229.464	1.686.672 84	1.426.239 50	+ 260.433 34	
1921—22	196.738	131.632	1.140.685 05	977.817 08	+ 162.867 97	
1922—23	171.223	90.824	821.199 23	795.201 00	+ 25.998 23	
1923—24	166.492	95.029	771.249 89	765.646 09	+ 5.603 80	
1924—25	158.685	94.068	756.390 64	765.687 93	÷ 9.297 29	
1925—26	144.906	76.948	642.927 88	735.575 61	÷ 92.647 73	
1926—27	159.363	69.816	517.338 85	697.996 65	÷ 180.657 80	
1927—28	167.196	62.483	493.061 13	599.937 51	÷ 106.876 38	
1928—29	159.687	57.551	458.068 06	512.143 09	÷ 54.075 03	
1929—30	153.828	74.204	517.164 47	543.353 63	÷ 26.189 16	
1930—31	158.872	71.699	486.519 41	522.756 20	÷ 36.236 79	
1931—32	147.824	55.817	445.498 92	498.055 37	÷ 52.556 45	
1932—33	130.627	39.540	348.571 13	427.854 68	÷ 79.283 55	
1933—34	132.570	41.003	348.775 14	417.621 31	÷ 68.846 17	
1934—35	138.916	36.540	314.201 43	413.527 96	÷ 99.326 53	
1935—36	144.020	35.632	337.537 58	428.295 45	÷ 90.757 87	
1936—37	160.924	37.097	362.935 05	450.908 09	÷ 87.973 04	
1937—38	149.911	38.400	375.949 85	473.503 32	÷ 97.553 47	
1938—39	151.319	33.068	368.982 36	495.994 01	÷ 127.011 65	
1939—40	158.183	37.786	385.853 70	525.735 63	÷ 139.881 93	
1940—41	136.837	83.208	670.322 47	638.471 57	+ 31.850 90	
1941—42	175.064	151.112	1.103.119 60	976.639 99	+ 126.479 61	
Tilsammen	4.084.372	2.051.498	16.006.703 00	16.604.169 36		
						÷ 84.872 68
						÷ 73.082 29
						÷ 85.212 00
						÷ 94.870 75
						÷ 99.910 57
						÷ 108.365 98
						+ 4.603 92
						+ 87.519 61

Kort Uddrag af Banens Historie fra 1917 — 42.

Ved Udgangen af den første Driftsperiode bestod Personalet af 80 Personer, nemlig 1 Driftsbestyrer, 2 Fuldmægtige, 1 Stationsforstander, 4 Stationsmestre I, 1 Stationsmester II, 6 Assisterer, 3 Elever, 3 Togførere, 5 Konduktører, 6 Portører, 8 Ekspeditricer, 1 Banemester, 18 Baneformænd, 1 Ledvogterske, 1 Værkfører, 6 Lokomotivførere og 13 Fyrbødere og Pudserer.

Ved Banens Aabning bestod Materiellet af 6 Lokomotiver, 14 Personvogne og 76 Bagage- og Godsvogne.

Det største Antal fast ansatte Personer ved Banen har været 125. I Øjeblikket er Antallet 59, hvoraf 26 har været ansat fra Banens Aabning for Drift og derfor kan fejre 25 Aars Jubilæum sammen med Banen.

I 1939 bestod Materiellet af 6 Damplokomotiver, 1 Diesellokomotiv, 415 HK., 2 Dieselmotorvogne, 180 og 220 HK., 2 Benzinmotorvogne, 125 og 150 HK., 6 Personvogne, 8 Person- og Post- eller Bagagevogne, 60 lukkede og 169 aabne Godsvogne, der er forsikret for 1.174.200 Kr. Af Personvognene er 5 forsynet med fjedrende Sæder.

*

1917—19: I Begyndelsen havde Troldhedebanen fælles Driftsbestyrer med Kolding Sydbaner og Kolding — Egtved Jernbane, men i 1919 vedtoges det at ophæve Ovenkomsten om fælles Driftsbestyrer og Hovedkontor.

I Driftsperioden blev Sandet Sidespor og Fitting Trinbrædt omdannet til Stationer og et nyt Trinbrædt „Kolding Skov“ blev aabnet. Der anlagdes en Del ny private Sidespor og Depotspor i Anledning af Tørveproduktionen. — Remisen i Troldhede udvidedes.

1919—20: Paa Fitting Station opførtes et Varehus, og paa Sdr. Omme Station anlagtes et privat Sidespor til Kartoffelmelfabriken. — Mellem Grindsted og Sdr. Omme etableredes et Trinbrædt ved Simmelbæk.

Fra 1. Juli 1919 indførtes ny Tjenestetidsregler, hvorved Personalet forøgedes betydeligt (125). Driftsmateriellet forøgedes med 1 komb. Post- og Bagagevogn, 10 Stk. lukkede og 20 Stk. aabne Godsvogne af 12 $\frac{1}{2}$ t Bæreevne samt 39 Stk. aabne Godsvogne af 15 t Bæreevne. For et Tidrum af 3 Aar lejedes 150 Stk. tyske Godsvogne.

1920—21: Banens Driftsmateriel forøgedes med 1 Lokomotiv og 161 Stk. aabne Godsvogne. Plantogenes Antal var 3 daglige Tog i hver Retning, og desuden kørte en Del Gods-Særtog, som delvis var personførende.

1921—22: I dette Aar reduceredes Personalet (107), særligt af løst antaget Mandskab. — Folketingsmand Knud Hansen anmodede Forretningsudvalget om at undersøge Muligheden for Anvendelse af Motorvogne samt for Forlængelse af Banen til Vildbjerg. — Ministeriet meddeler Tilladelse til indtil videre at holde Stakroge og Vorbasse Stationer lukkede om Søndagen.

1922—23: Oplandet viser i stigende Grad Tilbøjelighed til at benytte private Automobile, Last- og Ruteautomobiler til Transporter, og der paaføres herved Banen en slem Konkurrence, hvilket bevirker Nedgang i Indtægten.

1923—24: Antallet af rejsende er stadig vigende. Stærkt Tøbrud i Marts forårsagede en delvis Bortskylning af Ballasten ved Rishøj, Gilbjerg og Gjesten.

1924—25: Tilbøjeligheden til at lade Personbefordringen foregaa pr. Landevej i Privatautomobiler fortsættes. — Tørvetrafiken begynder at svigte mærkbart.

1925—26: Tørvetransporten i betydelig Tilbagegang. Plantogenes Antal var 3 Tog daglig i hver Retning. Desuden en Del Særtog.

1926—27: I Driftsaarets Løb anskaffedes en Motorvogn. Gods- og Kraturbefordringen dalede noget, særlig dog for Tørvetransportens Vedkommende, og Indtægterne som Følge deraf samt paa Grund af betydelige Takstnedsættelser i Forbindelse med den fra 15. April 1926 indførte direkte Ekspedition af Gods og Kreaturer mellem Statsbanens og Trolldhebanens Stationer stærkt forringet. — Der optages et Arbejde for at faa Staten til at overtage Banen eller tage Del i Underskudet, subsidiært søge gennemført at faa Tilslutningsafgiften til D. S. B., som udgjorde 71.000 Kr. aarligt, til at falde bort eller betydeligt nedsat, idet der bl. a. gjordes gældende, at Banen tilførte Statsbanerne en meget stor Indtægt. — Der holdtes i dette og det følgende Aar en Del Møder i Banens Opland om Garantispørgsmaal m. v. paa Grund af Banens Underskud.

1927—28: Da en Kommune (Blaahøj — Filskov) havde nægtet at yde fortsat Garanti, stillede Ministeriet som Betingelse for at sætte Tilslutningsafgiften ned, at dette Forhold bragtes i Orden, hvilket skete ved et Møde i Grindsted d. 15. Sept. 1927. Ministeriet for offentlige Arbejder meddelte, at Tilslutningsafgifterne til Statsbanestationerne Trolldhede, Grindsted, Kolding og Vejen fra 1.-4.-1927 var fastsat til henholdsvis 5.500, 5.500, 11.000 og 5.500 Kr. — Der forhandlede med Sydbanerne om et Samarbejde paa Grundlag af fælles Driftsledelse. Der var ikke tilstrækkelig Interesse herfor. — Det vedtoges at købe en dieselelektrisk Personmotorvogn. — Rejsernes Antal er steget, men Indtægten pr. Rejse lidt lavere paa Grund af, at der i højere Grad er benyttet Dobbeltbilletter.

1928—29: Som Følge af Anskaffelse af den dieselelektriske Motorvogn kunde der iværksettes en Udvidelse af Motorkørslen.

1929—30: I Tiden fra Banens Aabning til 31.-3.-1930 er ialt udvekslet 6.165 Stk. Sveler. Banens Personale bestod ved Aarets Udgang af 72.

1930—31: Der installeres Centralvarme paa Sdr. Felding Station og elektrisk Lys paa Fitting Station.

1931—32: Der anskaffedes en dieselelektrisk Motorvogn.

1932—33: I Driftsaarets Løb anskaffedes et dieselelektrisk Lokomotiv.

1933—34: Kolding Byraad, Vejle Amtsråd, Ringkøbing Amtsråd og Ribe Amtsråd tilbød at forhøje deres Garantiprocent for en 5-aarig Periode. Funktionærerne tilbød at ville deltage med indtil 6,5 pCt. af samtlige Lønydelser i Driftsunderskudet. Samtlige Amts-, By- og Sognekommuner gav derefter Tilsagn om Garanti.

1934—42: Fra 1. August 1936 overtog Banen Omnibusruten Sdr. Felding — Kibæk — Herning. — Paa Stationerne Gjesten og Vorbasse anskaffedes til Udbringning af Gods 2 Lastautomobiler, der tillige skulde betjene Stationerne Veerst, Jordrup, Hejnsvig og Fitting.



Bestyrelsens nuværende Formand, Amsraadsmedlem, Grosserer *I. P. Jensen*, Grindsted, R. Medl. af Bestyrelsen siden 30 -9.-27, Formand siden 19.-3.-1928.

Afslutning.

Gode Ønsker for Banens Fremtid.

I nærværende Skrift har Redaktør H. C. Larsen paa en udmærket Maade fremdraget meget af de Forhandlinger og Møder, som senere kan have Interesse, og som giver et klart Indtryk af hvor stort et Arbejde, der er gaaet forud for Banens endelige Vedtagelse i Rigsdagen.

I de sidste ti Aar af det forrige Aarhundrede og indtil Jernbaneloven af 1908 blev vedtaget, blev der holdt utallige Møder om de mange Linier og Planer, og Meningerne paa disse kunde ofte være stærkt delte.

Da den store Jernbanekommission blev nedsat i 1907 nærede store Dele af Befolkningen i de „jernbanetomme“ Rum Forhaabninger til at faa deres Ønske om en Bane opfyldt, og der blev holdt mange Besøg og Møder hos Kommissionen. Der blev endeligt forelagt et Forslag til Lov i Februar 1908 om Bevilling til en Række Baner og deriblandt ogsaa Kolding — Troldhede-Banen med en Sidebane til Vejen.

Efter den 27. Maj 1908 og de følgende Aar fandt mange Forhandlinger Sted mellem Koncessionshaverne og Repræsentanter for de interesserede Kommuner, og Forarbejdet lagdes til Rette.

Endelig den 25. August 1917 kunde Troldhede — Kolding — Vejen Jernbane aabnes for almindelig Drift, og det første Persontog, forspændt et smukt pyntet Lokomotiv, dampede ud gennem den forventningsfulde Egn, der nu fik sin egen Bane, hvorved et stort Savn blev afhjulpet.

Foruden et lettere Befordringsmiddel trængte Egnen den Gang stærkt til Mergel, Gødning og Bygningsmaterialer m. m., for at den paabegyndte Kultivering af uopdyrkede Hedestrækninger kunde gennemføres, og man maa i Dag erkende, at Banen i de svundne 25 Aar har medvirket til at gøre det muligt, at Tusinder af Tønder Land af den jyske Hede blev sat i Kultur og mange Hundrede nye Hjem blev skabt. Selv om det har kostet Slid og Kamp, saa har det ogsaa skabt Tilfredshed og Arbejdsglæde for dem, som det lykkedes at skabe og bygge gode Hjem, hvor der før var Hede, og mange kan sikkert sande følgende Verslinier:

Naar Solen gaar ned i et luende Baal
bag Hedens vidtstrakte Flade,
jeg retter min Ryg, og jeg skimter et Maal,
da blaaner og blinker det blankslidte Staal
i min Hakke, min Skovl og min Spade!

★

Nu har Troldhedebanen virket i 25 Aar — i skiftende Tider og under forskellige Forhold. Den aabnedes for Driften under forrige Verdenskrig og kom straks til at udføre en betydningsfuld og

samfundsmæssigt set værdifuld Gerning ved med det ene lange Tog efter det andet at transportere store Mængder af Tørv, Brunkul og andet Brændsel til baade lokale og fjernere liggende Egne af Landet, og det førte med sig, at der maatte anskaffes en forholdsvis stor Godsvognspark og antages et tilsvarende Personale, men da der igen blev normale Tider og der kunde anskaffes udenlandsk Brændsel, og der kom Vanskeligheder for Landbruget og Erhvervene, kom der en økonomisk trang Tid for Banen, og dette medførte at en betydelig Nedsænkning af Udgifterne blev nødvendig, og en Omlægning af Driften fandt Sted. Til billigere og mere bekvem Driftsmaade anskaffedes i den Anledning Motorvogne.

Da Forholdene ændredes paa Grund af Krigen blev der igen stærkt Brug for Banen som Forsyningsbane. Vor Bane har under de herskende Forhold maattet opfylde en stor samfundsmæssig Opgave ved Transport af store Mængder Brændsel til Landets Forsyninger.

Det havde derfor ogsaa været rimeligt, at *T. K. V. J.* havde været bygget som Statsbane som en naturlig Trafiklinie indenfor det samlede Jernbanenet, saa ikke en mindre Del af de fattige Kommuner skulde bære Byrden ved at indrette Driften efter de skiftende Forhold, som har været Tilfældet de sidste 25 Aar.

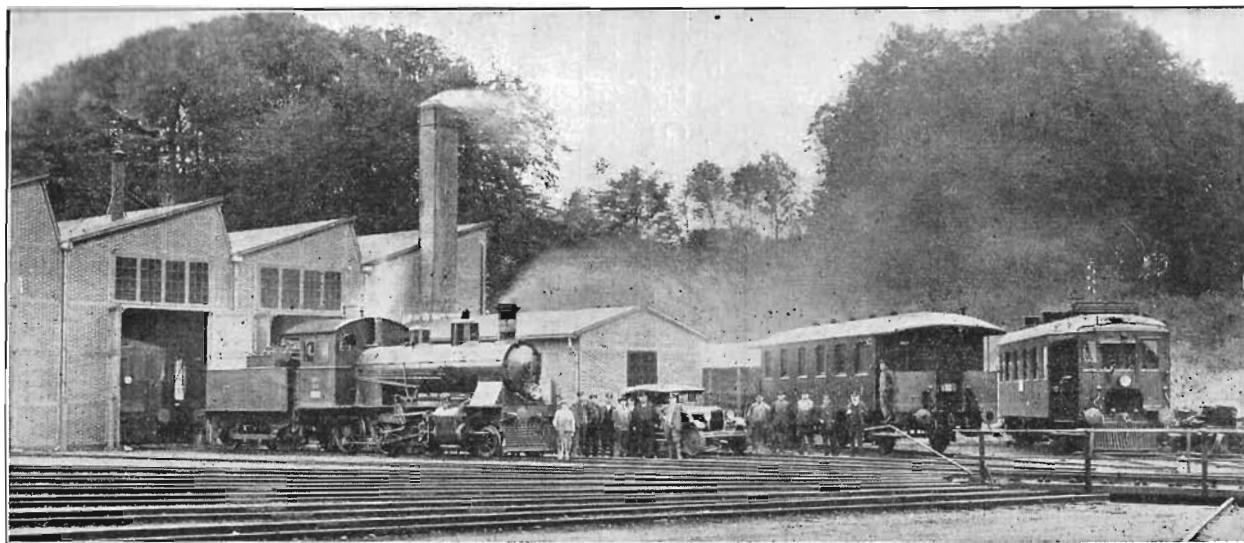
Men trods dette er jeg forvisset om, at Banens Ledelse og hele Personalet samt Bestyrelsen gennem de skiftende Tider og Forhold har bestræbt sig for af yderste Evne, at Banen kunde udfylde en Plads, ikke alene til Gavn for den Egn, Banen gaar igennem, men for hele det danske Folk i saa vid Udstrækning som muligt.

★

Det er mit Ønske, at Banen ogsaa i kommende Tider maa faa Lov at udføre en Gerning til Gavn og Glæde for de Byer og Egne, den først og fremmest er anlagt for at tjene, men at den ogsaa, grundet paa den lange Udstrækning og de mange Overgangsstationer, maa faa Lov til — som et naturligt Led i det samlede Trafikvæsen — at udføre en god Gerning paa det bredest mulige Omraade, — saa er Hensigten i nogen Grad naaet med Danmarks længste Privatbane.

Grindsted, i August 1942.

J. P. Jensen.



Remiserne i Kolding.

Banen har desuden et større Værksted og endvidere baade Remise i Vejen, Gjesten og Troldhede, saa Banen har 4 Remiser med tilsammen 13 Lokomotiv- og Motorvognspladser. — Banen har inkl. Tilslutningsstationerne: Troldhede, Grindsted, Kolding og Vejen, ialt 19 betjente Stationer og 15 ubetjente Holdepladser. Paa Banens egne Stationer findes 15 Bygninger med Bolig, endvidere ejer Banen 3 andre Bygninger, ligeledes med Bolig, hvoraf den ene benyttes som Administrationsbygning. Den samlede Brandforsikringssum for Banens Bygninger udgjorde i 1939 ca. 680.000 Kr.

Banens Hovedspor er anlagt med 24,39 kg Skinner. En Strækning paa 1,3 km er dog forsynet med 32 kg Skinner og 0,3 km Spor har 22,5 kg Skinner.

