



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

*Vigand Dann Rasmussen*

# *Nørrejyske Jernbanebyer*

**Stationsbyen**  
**Projekt under Statens Humanistiske Forskningsråd**

**Universitetsforlaget i Aarhus**

*Vigand Dann Rasmussen*

# *Nørrejyske Jernbanebyer*

*Udvalgte problemer omkring placeringen  
og befolkningsudviklingen 1850-1901*



Udgivet af  
STATIONSBYEN  
Projekt under Statens humanistiske Forskningsråd

---

Erhvervsarkivet  
Universitetsforlaget i Aarhus 1981

Billedet på forsiden viser Tim jernbaneby set fra øst ca. 1911.  
Titelbladets billede er tegnet af Charles Schou til et udstillingskatalog for stationsbyudstillingen på Landsudstillingen i Århus 1909.

Redaktion: *Chr. R. Jansen*

ISBN 87-504-0468-7

Copyright © by Vigand Dann Rasmussen

Printed in Denmark by Special-Trykkeriet Viborg a-s

»Stationsbyen er blevet sognets midtpunkt. Den gamle kirkeby med præstegård, skole, forsamlingshus samt stråttækte huse og gårde er blevet distanceret af udviklingen og ligger nu som en hyggelig enklave til minde om en svunden tid – den tid, da kirken var det naturlige samlingssted for sognets folk, da præstegården og skolen betød mere i kulturel henseende end nu, og da forsamlingshuset var sognets højborg.

Nu samles man i den nye gæstgivergårds oplyste lokaler ved stationen. Omrejsende teaterselskaber har taget luven fra foredragsvirksomheden og optræder for fuldt hus i gæstgivergårdens store sal, hvor også ungdommen samles til den stærkt opreklamerede lørdagsdans. Af praktiske grunde henlægges dansen til lørdag aften og nat: Så kan man jo sove søndagen bort. Der er varme og lys i gæstgivergårdens store sal – og der er servering på stedet. De gamle kan holde møder i forsamlingshuset, har de lyst.

Det er fornemt at komme på gæstgivergården – eller Gården, som den hedder i daglig tale. Gården er indbegrebet af hygge og feststemning, synes egnens folk. – Stationsbyen ligger med sin lange række af teglhængte huse, villaer og forretninger langs den ene side af stationsvejen. Stationsbygningen og baneterrænet på den anden. Stationsbygningen dominerer byen, som det bør sig i en stationsby. Men Gården med sin brede, toetages rejsning tager med held konkurrencen op. De ligger vis à vis hinanden. Ofte går en strøm af rejsende mellem dem. Stationen har sin togrummel og fløjten. Gårdens gæster ofte højrøstet tale«.

Fra L. Andkjær Jensens roman: »Stationsbyen«.  
1956, 5 f.

# Indhold

Forord .....	9
Benævnelse .....	11
Jernbanebyer i andre lande .....	13
England 13 – De forenede Stater 14 – Sverige 15.	
Den hidtidige forskning .....	17
Placering af jernbanelinier og ekspeditionssteder .....	21
Den hidtidige forskning 21 – Problemstilling og kildemateriale 23 – Træk af den økonomiske og transportmæssige udvikling i Danmark i sidste halvdel af det 19. årh. 27 – Placeringen af den jyske længdeba- nes hovedretningslinie 30 – Den vestjyske længdebanes linieføring 47 – Placeringen af vestbanens ekspeditionssteder 66.	
Befolkningsudviklingen i de nørrejske landsogne 1860-1901	81
Den hidtidige forskning 81 – Problemstilling, kildemateriale og meto- de 83 – Befolkningsudviklingen i de nørrejske landsogne 1860-1901 86.	
Befolkningstallet i bymæssige bebyggelser før 1901 .....	102
Den hidtidige forskning 102 – Problemstilling og kildemateriale 106 – Rekonstruktion af indbyggertallet i Vemby by 1870-1901 108.	
Skitse af erhvervsstrukturen og -udviklingen i Gørding, Vemb og Bur sogne samt Vemby by 1870-1901 .....	114
Afrunding .....	120

<b>Kilder og litteratur .....</b>	<b>123</b>
<b>Noter .....</b>	<b>129</b>
<b>Navneregister .....</b>	<b>140</b>

# Forord

Denne bog er en let omarbejdet udgave af et speciale i historie, som blev indleveret ved Århus Universitet i 1975.

Ændringerne udgøres først og fremmest af en ajourføring i afsnittene om den hidtidige forskning. Desuden er der indføjet en række illustrationer mest i form af ældre fotografier fra jernbanebyerne i det vestjyske område.

I den forbindelse vil jeg gerne rette en tak til de lokalhistoriske kræfter langs den vestjyske længdebane samt til jernbanehistorikeren P. Thomassen, der har været behjælpelig med at fremskaffe billedmateriale.

Vejle, februar 1981  
Vigand Dann Rasmussen



## Benævnelse

Rurale byer, midtvejsbyer, bymæssige bebyggelser, stationsbyer og mejeribyer er nogle af de benævnelser, der i tidens løb er blevet hæftet på de nye bydannelser, som er vokset frem i landdistrikterne i løbet af de sidste hundrede år.

*Stationsby* må antages at være den ældste og tillige mest udbredte betegnelse, idet den dukkede op i det 19. århundredes sidste årtier, hvor de nye byer blev sat i forbindelse med den samtidige etablering af det danske jernbanenet.<sup>1</sup> Inden for skønlitteraturen træffes ordet også i denne periode, eksempelvis i Henrik Pontoppidans *Lykke-Per* fra 1898 til 1904, hvorimod Herman Bang ikke anvendte ordet i romanen *Ved Vejen* fra 1886 om stationsforstanderparret Bai.

Anvendelsen af betegnelsen *stationsby* i Statistisk Departements publikationer om folketællingen 1901, hvor bymæssige bebyggelser i landdistrikterne for første gang udskiltes fra sognenes indbyggertal, synes at have haft indflydelse på dens anvendelse i faglitteraturen.<sup>2</sup> Det kan iagttages i tredieudgaven af *Trap-Danmark*, der udkom i årene 1898 til 1906. Her anvendtes ordet ikke i andet og tredje bind fra henholdsvis 1898 og 1899, mens det blev benyttet f.eks. i femte bind fra 1904.<sup>3</sup> *Stationsby* optrådte da både som en del af et stednavn og som betegnelse for en bestemt kategori af bydannelser, akkurat som i *Statistiske Meddelelser* fra 1901.

Den hidtidige forskning har til tider næret skepsis over for benævnelsen. Således har både geografen Viggo Hansen og etnologen Poul Balle-Petersen sat spørgsmålstegn ved anvendeligheden af ordet, uden at de dog har taget konsekvensen og helt udeladt brugen.<sup>4</sup> Deres betænkelighed er ganske berettiget, idet

stationsby på mange måder er et upræcist udtryk. Stationen kan lige så vel være en rutebilstation, ja sat på spidsen f.eks. også en pumpe- eller brandstation, som en jernbanestation, og heller ikke sidstnævnte er entydigt, eftersom der findes flere former for ekspeditionssteder ved en jernbane.

Det må derfor være rimeligt, at stationsby i faglitteraturen erstattes af mere entydige benævnelser som f.eks. *jernbaneby*. Jernbane kommer fra det tyske Eisenbahn og skal være kommet ind i det danske sprog omkring 1830. Ordet har den fordel, at det hører sammen med den periode, hvori bydannelserne opstod.

Jernbaneby kendes også fra andre sprog – fra engelsk railway town og fra svensk i form af järnvägssamhället, defineret som »samhället vid järnvägstation«.<sup>5</sup>

Betegnelsen stationsby vil derfor i det følgende blive erstattet af ordet jernbaneby, hvorved forstås en bebyggelse bestående af et større eller mindre antal gårde eller huse ved et jernbaneekspeditionssted. Andre bebyggelser i landdistrikterne vil blive benævnt bymæssige bebyggelser.

I øvrigt skal der gøres opmærksom på, at der her i bogen benyttes den gamle definition af Nørrejylland, nemlig Jylland nord for Kongeåen.

## Jernbanebyer i andre lande

### *England*

Begrebet jernbanebyer er ikke udelukkende et dansk fænomen, men indgår som led i det 19. århundredes europæiske og nordamerikanske byudvikling, der hidtil havde været præget af byer i størrelsen 1.000 til 3.000 indbyggere. I 1800-tallet ændredes tendensen henimod dannelsen af storbyer og fremkomsten af en række nye byer, der ofte var grundlagt ved transportveje og nye industrier.<sup>1</sup>

Omkring 1830 var der med damplokomotivet tilvejebragt en anvendelig og pålidelig trækraft, hvorefter jernbanen blev en transportform, der som oftest kunne udkonkurrere de eksisterende landtransportformer.<sup>2</sup> Anlæg af egentlige jernbaner fandt først sted i England, Tyskland og De forenede Stater, hvor der allerede ved århundredets midte var opbygget større banenet.

I England synes jernbanerne ikke at have udgjort en væsentlig faktor ved opkomsten af nye byer, et forhold, der forklares ved, at banesystemet blev anlagt og indrettet efter de eksisterende befolkningscentre og dermed det daværende vejnet.<sup>3</sup> Derimod var jernbanen en væsentlig vækstimpuls for en kategori af bydannelser, der med banen fik mulighed for at udnytte råstofforekomster.<sup>4</sup> Barrow i det nordvestlige England er et eksempel herpå. I 1846 blev der anlagt en jernbane i området, og baneselskabet tog initiativ til udnyttelse af egnens forekomster af jernmalm, ligesom det var involveret i bygningen af en havn i Barrow, hvorfra malmen kunne udskibes.<sup>5</sup> Byens indbyggertal steg fra ca. 250 i 1841 til over 47.000 i 1881.<sup>6</sup>

Et lignende udviklingsmønster kan ses i en mindre gruppe af jernbanebyer, der blev præget af banernes egne foretagender med tilknytning til selve driften. Det drejede sig især om værksteder til

fremstilling og reparation af rullende materiel, der af praktiske hensyn så vidt muligt blev placeret midt i jernbaneselskabernes banenet. I 1843 anlagde The Great Western Railway sådanne værksteder i Swindon, en by på 2.500 indbyggere.<sup>7</sup> I 1871 var indbyggertallet steget til 11.720<sup>8</sup>, blandt andet som følge af at jernbaneselskabet måtte rekvirere værkstedsarbejdere fra mere industrialiserede områder, eftersom arbejdskraft med den nødvendige uddannelse ikke fandtes i og omkring Swindon.<sup>9</sup> Da byen tillige var et jernbaneknudepunkt, tilførtes den yderligere et tilskud af folk, der var beskæftiget i afviklingen af toggangen, hvortil kom en del klædeindustri, især fremstilling af jernbaneuniformer.<sup>10</sup>

### *De forenede Stater*

I den østlige del af De forenede Stater blev jernbanerne anlagt mellem de eksisterende befolkningscentre<sup>11</sup>, og både her og i områderne længere mod vest, specielt omkring Mississippi-floden, fik jernbanerne indflydelse på væksten af de enkelte byer i det daværende bymønster.<sup>12</sup> Mange af de bydannelser, der ikke fik jernbaneforbindelse, stagnerede eller gik tilbage; nogle uddøde endog som eksempelvis Sumner syd for Atchison i Kansas.<sup>13</sup>

Jernbanerne fik betydning ved afsætningen af Midtvestens landbrugsprodukter, og jernbaneselskaberne indså efterhånden, at der var behov for flere bydannelser, hvor landbrugsprodukterne kunne klargøres til videre forsendelse østpå, og hvorfra varer kunne distribueres til lokale handlende.<sup>14</sup> Det var som oftest de ledende i jernbaneselskaberne, der opkøbte de rette arealer ud fra deres viden om, hvor banerne kom til at gå, og hvor der skulle anlægges stationer. Siden solgtes den udstykkede jord til folk, der ønskede at slå sig ned ved stationerne, og der stilledes arealer til rådighed for skoler, kirker, møller etc. for at stimulere den lokale foretagsomhed – og for at få højere udbytte ved yderligere salg af jord.<sup>15</sup> Der findes tilmed eksempler på, at der blev udarbejdet en standardbyplan med identiske gadenavne og -numre, samme ga-

debredde og samme placering af stationen.<sup>16</sup>

I forbindelse med de lange banelinier, især de transkontinentale, opstod ofte bydannelser omkring depoter for det rullende materiel. Datidens damplokomotiver skulle efterses efter små 200 kilometers kørsel, hvilket krævede værkstedsfaciliteter og remiser til afløsermaskiner. De herved opståede bydannelser var i lighed med Swindon i England nært knyttede til eksistensen af en enkelt virksomhed.<sup>17</sup>

I De forenede Stater synes jernbanerne således at have været medvirkende ved opkomsten af en række nye bydannelser, et træk, der også kan iagttages ved en undersøgelse af de svenske jernbanebyer.

### *Sverige*

De svenske hovedbaner blev anlagt efter det princip, at de skulle placeres i en vis afstand fra de eksisterende veje, samt at de skulle krydse vandvejene og holde sig på afstand af kysten.<sup>18</sup> Dette blev gjort ud fra den tanke, at jernbanerne skulle stimulere den økonomiske udvikling i de egne af landet, som ved mangel på kommunikationsmidler var sakket agterud i udviklingen.<sup>19</sup> Et resultat heraf blev, at hovedbanerne ulig de amerikanske og de fleste europæiske hovedlinier kun kom i berøring med meget få af de større byer. De fire ældste hovedbaner med en samlet banelængde på 1.265 km berørte således kun otte af landets 94 byer.<sup>20</sup> En medvirkende årsag hertil kan også have været, at visse af de gamle handelssteder beliggende inde i landet såsom Ekssjö, Växjö og Kristiansstad i begyndelsen var ængstelige for at få en jernbane, da de mente, at deres næringsliv via jernbanerne ville drages ud til havnebyerne.<sup>21</sup>

Anlæggelsen af hovedbanerne efter disse principper bevirkede, at der efterhånden byggedes en hel del lokale tilslutningsbaner med deraf følgende jernbaneknudepunkter.<sup>22</sup> I det sydlige og mellemste Sverige lå disse knudepunkter som oftest på næsten ubeboede steder<sup>23</sup>, hvor der efterhånden opstod bydannelser, der i løbet

af et halvt hundrede år kunne nå et indbyggertal på et par tusinde.<sup>24</sup> Et eksempel på denne bytype er Nässjö, der ligger midt mellem Jönköping og Ekssjö.<sup>25</sup>

Sverige har også eksempler på eksisterende befolkningscentre, der i kraft af, at de fik jernbaneforbindelse, opnåede en betydelig vækst i indbyggertallet, således Arvika i Värmland, der ved åbningen af banedelen Charlottenberg-Arvika på Nordvestre stambane i 1867 havde små 900 indbyggere. I 1906 var byen vokset til 4.130 indbyggere, og vækstprocenten viser en kraftig stigning i årene efter banens anlæggelse.<sup>26</sup>

En undersøgelse af de bymæssige bebyggelses fremkomst i Mellemsverige viser, at bydannelsen har været stærkest langs jernbanelinierne samtidig med, at der har fundet en affolkning sted af de omliggende egne landsbyer. Af 214 bymæssige bebyggelser opstået efter 1865 ligger 196 i umiddelbar eller nær tilslutning til en jernbanelinie.<sup>27</sup> Bydannelsen i dette område skulle især være foregået omkring århundredskiftet, det vil sige ca. 25 år efter, at egnen fik jernbaner. Årsagen hertil skulle ligge i, at mennesket på grund af vanemæssighed ikke gerne skifter erhverv og opholdssted. Det sker først med næste generation, der ønsker at etablere sig på egen hånd.<sup>28</sup>

I hele Sverige opstod ca. 1.500 sådanne bymæssige bebyggelser, hvoraf langt de fleste var beliggende ved jernbaner, og det er fremført, at det var ved opkomsten og udviklingen af disse byer, at jernbanerne har spillet deres måske største rolle i det moderne samfund.<sup>29</sup>

I de her omtalte lande findes jernbanebyerne dels som nye bydannelser ved banelinierne, dels som ældre bebyggelser, der efter at have opnået jernbaneforbindelse ofte oplevede en periode med kraftig vækst. I de fleste tilfælde er der inden for begge kategorier tale om tilstedeværelsen af råstoffer (det være sig mineraler og/eller landbrugsprodukter), der bedre kunne udnyttes som følge af fremkomsten af et mere effektivt landtransportmiddel.

## Den hidtidige forskning

Urbaniseringsprocessen i Norden var hovedtemaet for det nordiske historikermøde i Trondheim i 1977, og i den forbindelse havde Per Boje og Ole Hyldtoft udarbejdet en oversigt over den danske byudvikling fra 1840 til 1914. Forfatterne konstaterede her, at den videnskabelige litteratur om emnet var sparsom, og at interessen særlig havde samlet sig om de nye bydannelser i perioden.<sup>1</sup>

Det betyder dog ikke, at der findes en samlet, dybtgående behandling af emnet. Den eksisterende litteratur om jernbanebyerne udgøres fortrinsvis af tidsskriftsartikler og af delafsnit i større værker om jernbanehistorie og bebyggelsesgeografi.

Søren Vasegaard må antages at have været en af de første, der beskæftigede sig med jernbanebyerne. Han var redaktør af Sund Sans, foreningen Den personlige Friheds Værns tidsskrift. Heri optoges i årene 1933 til 1940 en række artikler om bymæssige bebyggelser i landdistrikterne. Artikelserien var ikke signeret, men redaktøren beskæftigede sig med forholdene omkring disse bebyggelser, hvilket ses af en artikel i Gads danske Magasin fra 1936 om danske bydannelser i nutiden samt af et foredrag, Stationsbyernes Udvikling, holdt på et byplanmøde i Svendborg samme år. Det må derfor anses for sandsynligt, at Sund Sans-artiklerne er skrevet af Vasegaard.

Redaktørens synen med disse bydannelser kan muligvis ses i sammenhæng med tidsskriftets kamp for den personlige frihed, idet Vasegaard opfattede de bymæssige bebyggelser som steder, hvor initiativrige udflyttere kunne udfolde deres virkelyst og sætte skub i udviklingen uden at være underlagt de restriktioner, der kunne herske i købstæderne. Dette måske lidt missionerende syn

holdtes dog i baggrunden, undtagen når Vasegaard kom ind på de afholdsforeninger og -hoteller, der ofte skød op i de bymæssige bebyggelser.<sup>2</sup>

Artiklerne var udformede som en række monografier over bymæssige bebyggelser, heriblandt jernbanebyer som Hurup, Vraa og Ølgod. Kildematerialet bestod dels af tidligere litteratur om emnet, såsom sognehistorier og serier som Jyske Byer og deres Mænd, dels lokale aviser, dagbøger, samtidige vejvisere og folketællingsskemaer. En rammende karakteristik af disse artiklers behandling af problemerne omkring bydannelserne i landdistrikterne gav forfatteren selv med ordene: »Vi har om disse stationsbyer kun få oplysninger, der oven i købet er spredte, tilfældige og uden indre årsagssammenhæng. Derfor er det kun muligt at fremdrage enkelte holdepunkter, som markerer udviklingen«.<sup>3</sup>

Der er mange udmærkede iagttagelser i artiklerne, men der mangler en konsekvent undersøgelse af de fremdragne aspekter, idet disse i for høj grad er præget af de spredte og tilfældige oplysninger, der var tilgængelige for forfatteren.

I 1943 indeholdt tidsskriftet *Det danske Marked* to artikler om bymæssige bebyggelser. Artiklerne var skrevet af nuværende professor ved Handelshøjskolen Ejler Alkjær og beskæftigede sig væsentligst med forholdene i indeværende århundrede. Derfor er artiklerne mindre relevante i denne sammenhæng, bortset fra en typificering af jernbanebyerne i:

1. Eksisterende bydannelser, der blev forsynet med ekspeditionssted
2. Jernbanebyer, hvor ekspeditionsstedet kom til at ligge i nogen afstand fra en eksisterende bebyggelse, men nær nok til at den med tiden voksede sammen med bydannelsen omkring ekspeditionsstedet
3. Jernbanebyer, der er vokset frem, efter at ekspeditionsstedet var anlagt på den åbne mark.<sup>4</sup>

Disse tre kategorier genfindes i det meste af den senere litteratur om emnet. Således i ekspeditionssekretær, cand.polit. J. A. Torks arbejder, der udgøres af et afsnit om de danske jernbanebyer i



Statsbanernes jubilæumsskrift fra 1947 samt af en artikel i Fynske Årbøger fra 1951 om fynske jernbanebyer. Afsnittet i jubilæumsværket synes for en dels vedkommende at bygge på materiale om de fynske jernbanebyer, men de resultater, der fremkom heraf, blev uheldigvis gjort landsdækkende, idet der efter Torks opfattelse »sikkert ikke har været større forskel mellem Fyn og det øvrige land med hensyn til stationsbyernes opvækst...«<sup>5</sup>, uagtet at allerede Vasegaard, som Tork havde læst og benyttet, i Svendborgforedraget gjorde opmærksom på, at Odense forhindrede større nye bydannelser inden for dens opland, »uden for hvis periferi der kun er bleven plads for Otterup, Nørre Åby, Glamsbjerg og Ringe, medens perlekransen af havnebyer omkring kysten holder det resterende oplands forsøg på større bydannelser i skak.«<sup>6</sup>

Geografernes interesse for jernbanebyerne kommer til udtryk i Aage Aagesens disputats fra 1949, Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark, samt i to publikationer af Viggo Hansen. Mens disputatsen fortrinsvis beskæftigede sig med forholdene efter 1901, gives der i en artikel af Viggo Hansen om den rurale by en udmærket oversigt over de bymæssige bebyggelses fremkomst og udvikling samt antydes metoder til at undersøge bydannelsernes forhold op til 1901. I såvel denne artikel som i det senere værk Danmarks bebyggelsesgeografi, der for en dels vedkommende er baseret på Torks værk om de fynske jernbanebyer, understreges de forskellige forhold, bydannelserne har været underlagt i landets enkeltdele. Således påpeges den forskel, der var i behovet for byfunktioner på øerne og i Midt- og Vestjylland.<sup>7</sup>

Det Europæiske Bygningsfredningsår i 1975 var anledning til, at restaureringsafdelingen på Kunstakademiets Arkitektskole valgte at beskæftige sig med industrialismens bygninger og byer. Det resulterede blandt andet i en bog af Ulla Plon, hvor jernbanebyernes fysiske og funktionelle struktur blev undersøgt ud fra en gennemgang af seks sjællandske bydannelser.

Året efter handlede Dansk Kulturhistorisk Museumsforenings årbog Arv og Eje om Det forsømte århundrede. Det var den periode, der indledtes med de store ændringer i det danske sam-

fund i sidste halvdel af det 19. århundrede. I bogen indgik en artikel af Poul Balle-Petersen om De nye byer. Heri blev der fremdraget og belyst nogle væsentlige problemer omkring de nye bydannelser; eksempelvis om jernbanernes betydning for disse egentlig var så afgørende, som det ofte antages.

Størstedelen af den hidtidige forskning har karakter af en oversigt over eller en bred behandling af de nye bydannelsers historie. Ofte slutes der af med en efterlysning af og opfordring til nærmere undersøgelser af emnet eller dele deraf.

Undersøgelser af den art med inddragelse af et større primært kildemateriale kræver imidlertid, at der af praktiske hensyn foretages nogle afgrænsninger. Det er i det følgende sket ved at koncentrere sig om nørrejske jernbanebyer.<sup>8</sup> Især vil Midt- og Vestjylland blive gjort til genstand for en nærmere analyse, dels fordi der her skulle have været andre og bedre betingelser for bydannelser end på øerne, hvor købstæderne lå tæt, og dels fordi de fynske og sjællandske jernbanebyer er behandlet af blandt andet J. A. Tork og Ulla Plon.

Da den hidtidige forskning synes at have lagt hovedvægten på perioden efter 1901, hvor de bymæssige bebyggelser dukkede op i folketællingen, vil der i denne undersøgelse blive fremdraget nogle af de relevante aspekter fra perioden før 1901. I øvrigt vil der finde en nærmere gennemgang sted af den hidtidige forskning i de enkelte kapitler.

# Placering af jernbanelinier og ekspeditionssteder

## *Den hidtidige forskning*

Det er kendetegnende for litteraturen om jernbanebyerne, at der med en enkelt undtagelse ikke er foretaget nøjere undersøgelser af forholdene omkring placeringen af banelinier og ekspeditionssteder.<sup>1</sup> Det gælder således for Søren Vasegaards artikelserie om bymæssige bebyggelser. Det fremgår af artiklerne, at det først og fremmest gjaldt om at få banerne ind til købstæderne, mens banens forløb mellem disse i nogen grad afhang af baneingeniørerne, der under hensyntagen til terrænforhold og banens økonomi afstak linien i enkeltheder; dog kunne lokale initiativer influere.<sup>2</sup> Faktorer, der kunne være bestemmende for placeringen af ekspeditionssteder, nævnes ligeledes, idet Vasegaard i forbindelse med omtalen af Jyderup fremhæver hensynet til vejforbindelserne, samt at der her forefandt en potentiel transportvare, nemlig skovprodukter.<sup>3</sup>

Vasegaard skitserede således nogle væsentlige aspekter, men desværre blev de ikke uddybet i de enkelte artikler, ligesom der forekom ikke så få artikler, hvor forfatteren overhovedet ikke kom ind på denne problematik.

I Ejler Alkjærs to artikler fra 1943 omtales placeringen af banerne og ekspeditionsstederne kun i forbindelse med jernbaner i hedeamterne og i Himmerland. Linieføringen i disse områder skulle i særlig grad have været bestemt af terrænforholdene, men også af bestræbelser på at finde den korteste afstand mellem de købstæder, banelinien skulle forbinde. Der blev således ikke gjort større anstrengelser for at anlægge banen nær de eksisterende bydannelser på egnen med det resultat, at der ofte anlagdes ekspeditionssteder på åben mark.<sup>4</sup> Det vil sige, at det især var de jernbanetekniske faktorer, der fremhævedes af Alkjær, hvorimod lokale andragender ikke omtaltes direkte.

J. A. Tork beretter, at placeringen af ekspeditionsstederne blev afgjort ved forhandling mellem banerne og de interesserede parter, men at den manglende forståelse for banernes betydning sandsynligvis bevirkede, at der ved anlægget af de første baner ikke udfoldedes større anstrengelser fra lokal side for at få banen ind til landsbyen.<sup>5</sup> Hermed må Tork have ment, at årsagen til, at tidlige jernbaner ikke anlagdes under hensyntagen til lokale forhold, skulle være modvilje fra sogneråd etc. mod at få banen i nærheden af de eksisterende bydannelser. Dette stemmer dårligt overens med Søren Vasegaards omtale af forholdene omkring de tidlige baner, hvor f.eks. Roskilde-Kalundborg banen fra 1874 blev anlagt uden, at der blev vist hensyn til lokale interesser i områderne mellem købstæderne.<sup>6</sup> Uklarheden øges ved, at Tork selv i artiklen om de fynske jernbanebyer fremfører, at Nyborg-Strib banen fra 1865 ikke havde lokale fynske forhold for øje, idet den med Nyborg og Strib som endepunkter skulle forbinde hovedstaden med det øvrige land.<sup>7</sup> Herudover kommer Tork ind på, at de fynske købstæder var ængstelige for at få en direkte forbindelse med Odense, da de mente, det ville være til skade for deres erhvervsliv og oplandstilknytning. (Dette minder om de svenske indlandsbyers frygt for konkurrencen fra havnebyerne, jf. side 15). I stedet ønskedes en indbyrdes forbindelse mellem så mange steder som muligt og helst en indirekte linieføring til Odense, således som Assens fik det via Tommerup.<sup>8</sup>

I afsnittet Linieføringens betydning i Viggo Hansens Danmarks bebyggelsesgeografi oplyses det, at de første jernbaneanlæg i deres linieføring ikke havde til opgave at skaffe så mange landsbyer som muligt i forbindelse til købstæderne. I stedet var de anlagt ud fra »strategiske og andre hensyn«. Som eksempel anføres den øst-vestgående stambane, der end ikke syntes at have taget hensyn til købstæderne (eksempelvis Sorø), men disse skulle dog heller ikke have været begejstrede, for at få forbindelse til nabobyen, »idet man frygtede, at man ville blive unddraget landdistrikternes handel til fordel for den større naboby«.<sup>9</sup>

Afsnittet synes at være influeret af Torks artikel fra 1951 samt

af Sund Sans-artiklerne i sit syn på de tidlige baners manglende hensyn til de lokale interesser. Som linieføringsfaktorer anfører Viggo Hansen strategiske hensyn, hvilket kunne passe med Torks omtale af Fredericias betydning ved valget af den vestlige endestation på banen fra Nyborg, idet Strib blev foretrukket fremfor Middelfart.<sup>10</sup> Endvidere opererer Viggo Hansen med »andre hensyn«, men hvad der menes hermed, bliver ikke nærmere uddybet. Købstædernes frygt for at miste opland til en konkurrerende naboby lyder ikke sandsynligt i denne forbindelse, hvor det drejer sig om baner, der i »deres linieføring ikke havde til opgave at skaffe så mange landsbyer som muligt forbindelse til købstæderne...«.<sup>11</sup> Det er muligt, at der er tale om en udlægning af den af Tork beskrevne fynske købstadsfrygt for Odense, hvor det imidlertid drejede sig om oplandsbaner fra en mindre købstad til en større, og ikke om købstæder på rad langs en hovedbane, der var anlagt ud fra strategiske og andre hensyn.

Om ekspeditionsstedernes placering fremsøger Viggo Hansen, at den ved privatbaner ofte bestemtes af forhåndenværende befolkningskoncentrationer. I de egne af landet, hvor sådanne ikke fandtes, blev ekspeditionsstederne placeret med jævne mellemrum, gerne på steder, hvor jernbanen krydsedes af vigtige landeveje.<sup>12</sup>

Poul Balle-Petersen konstaterer, at ekspeditionsstedernes placering var påvirket af såvel centrale som lokale faktorer, og at sidstnævnte kan være vanskelige at klarlægge, »fordi så mange forskelligartede og ret så besynderlige forhold kunne spille ind«.<sup>13</sup> Således søgte lokale borgere i Give at få indflydelse på stationens placering ved at tilbyde et større pengebeløb, såfremt stationen blev anlagt på et af dem foreslået sted.<sup>14</sup>

### *Problemstilling og kildemateriale*

Det er således karakteristisk, at forskningen kun i lidet omfang har beskæftiget sig med de faktorer, der var bestemmende for en jernbanelinies forløb samt for ekspeditionsstedernes placering.

Det kunne tages som udtryk for, at disse forhold måske ikke var særlig relevante; men det må dog være væsentligt at få disse faktorer klarlagt, eftersom de fik indflydelse på placeringen af de senere bydannelser.

Forskningen har hidtil ikke i tilstrækkelig grad søgt at skelne mellem de forskellige banekategorier, hvad der af og til har medført misforståelser som påvist ovenfor.

I Aage Aagesens disputats inddeltes banerne i hovedbaner, sidebaner og småbaner, også benævnt primær-, sekundær- og tertiærbaner.<sup>15</sup> Primærbaner har en betydelig gennemgående trafik tillige med en lokal ditto; desuden er de kendetegnet af svær overbygning, tunge tog og stor kørehastighed. Sekundærbaner har mere lokal, men mindre gennemgående trafik, og derfor lettere overbygning og tog samt mindre kørehastighed. Tertiærbanerne har udelukkende lokal betydning, den lettest mulige overbygning og lav kørehastighed.<sup>16</sup> De tre kategoriers funktioner adskiller sig fra hinanden, og det kan ikke have været helt de samme faktorer, der gjorde sig gældende, da banerne skulle anlægges og ekspeditionsstederne placeres. Det må derfor være påkrævet, at undersøgelser af forhold omkring jernbanerne altid redegør for, hvilken banekategori der er tale om.

Det var ønskeligt, om hele Nørrejyllands jernbanenet op til 1901 kunne undersøges med henblik på placeringen af jernbanerne og disses ekspeditionssteder, fordi det herved ville være muligt at arbejde med problemer i forbindelse med de tre former for baner. Af praktiske og tidsmæssige grunde har en udvælgelse og afgrænsning imidlertid været nødvendig. Valget er faldet på Esbjerg-Varde-Ringkøbing-Holstebro banen, også kaldet vestbanen, som blev indviet i 1874-1875 som led i det net af primær- og sekundærbaner, der blev anlagt i tiden op til 1880. Vestbanen anlagdes med en skinnevægt på 22,5 kg pr. løbende meter, og den må således anses for at være en sekundærbane. Primærbanen Frederikshavn-Århus-Farris havde 34 og 29 kg skinner, og en tertiærbane som Skive-Glyngøre var forsynet med 17,5 kg skinner.

Vestbanen er valgt, fordi den allerede var med i debatten om placeringen af de første jernbaner i Jylland. Herved er det muligt at undersøge, hvilke overordnede faktorer, der lå til grund for en jernbanes placering. Hermed menes:

- a. Hvilke egne, der skulle have jernbane, in casu om den jyske længdebane skulle placeres i Vest-, Midt- eller Østjylland.
- b. Hvilke steder i den pågældende egn, der skulle være hovedpunkter på jernbanen, eksempelvis købstæder og/eller havnebyer.

En anden grund til at vælge vestbanen er, at det her er muligt at undersøge de argumenter, der var bestemmende for jernbanens forløb mellem de punkter, der var fastlagt ud fra de overordnede faktorer, eksempelvis om strækningen mellem Ringkøbing og Varde skulle føres i en bue ind i landet eller gå i en nogenlunde lige linie de to købstæder imellem.

Debatten i midten af det 19. århundrede om den første jyske længdebanes linieføring har været genstand for en del opmærksomhed i oversigtsværkerne om de danske jernbaners historie fra L. Koefods Danmarks, Norges og Sveriges Jernbaner fra 1884 til Jan Koeds indledning i billedværket Danmarks jernbaner i 125 år fra 1972. Den bedste gennemgang findes dog i Rich. Willerslevs afsnit i Statsbanernes jubilæumsskrift fra 1947.

Denne interesse skyldes naturligvis, at den jyske jernbanesag udgør et betydningsfuldt afsnit i jernbanernes historie, men også at sagen kan belyses af et betydeligt samtidigt materiale. Det består først og fremmest af referaterne af de lange og ofte dramatiske stænderforsamlings- og rigsdagsdebatter; men hertil kommer, at både de folkevalgte og andre interesserede udsendte en række små skrifter, der fremhævede snart den ene, snart den anden banelinies fortræffeligheder. Meget af materialet, især rigsdagsreferaterne, er dog præget af gentagelser og uddybninger af tidligere fremsatte synspunkter, hvorfor dets kvalitet ikke svarer til kvantiteten.

Derudover findes en del utrykt kildemateriale i form af andragender fra diverse egne af Jylland og interne skrivelser mellem

indenrigsministeriet og dets teknikere samt andre ministerier. Dette materiale er væsentligt, især fordi det oplyser om teknikernes undersøgelser og råd til de skiftende ministre, men også fordi det belyser de forskellige egne indstilling til sagen.

Arkivalierne opbevares på Rigsarkivet i arkivet fra indenrigsministeriets kontor for offentlige arbejder og er forholdsvis let tilgængelige, idet akterne er samlet i tre læg, henholdsvis Vedr. den jyske Jernbane 1850-60, Den jyske Længdebane 1856-57 og Akter vedr. Lov af 10. Marts 1861. Hertil kommer, at en del af dem indgår i en beretning angående den jyske jernbanesag, som indenrigsministeriet lod udarbejde i 1855 til orientering for rigsdagens medlemmer.

Den nærmere undersøgelse af den vestjyske længdebane krævede ligeledes studier i indenrigsministeriets jernbanesager. De viste sig blandt andet at indeholde andragender fra enkeltpersoner, beboere i sogne, sogneråd og amtsråd samt en korrespondence mellem indenrigsministeriet og dets teknikere. En gennemgang af de trykte referater fra Ringkøbing og Ribe amtsråds forhandlinger viste, at materialet i ministeriets arkiv var så fyldestgørende, at det overflødiggjorde en yderligere undersøgelse af amts- og sognearkiver i Vestjylland.

Referaterne fra Ringkøbing amtsråds forhandlinger findes i Holstebro Avis, der sammen med Ringkøbing Amts Folketidende og Ringkøbing Amts Avis er blevet undersøgt af hensyn til eventuelle lokale indlæg om vestbanen, men ud over de nævnte forhandlingsreferater blev der ikke fundet anvendeligt materiale.

På et afgørende punkt svigtede arkivalierne, idet det kun lykkedes at finde ét af de talrige kort, som der blev henvist til i skrivelserne. En gennemgang af Rigsarkivets beholdning af kort og tegninger fra Statsbanerne gav intet resultat, ligesom kortene ej heller var at finde i Statsbanernes eget tegningsarkiv.

Ud over det oven for nævnte kort lykkedes det kun at finde endnu et kort over vestbanen fra tiden omkring dens anlæggelse. Det var en kortbog fra 1877, der opbevares i etatsråd G. F. S. Bruuns privatarkiv i Landsarkivet for Nørrejylland sammen med



kort over andre jyske jernbaner, og som stammer fra Bruuns virke i erstatnings- og taksationskommissioner i årene 1871 til 1897.

*Træk af den økonomiske og transportmæssige udvikling i Danmark i sidste halvdel af det 19. århundrede*

I 1847 var kongerigets første jernbane blevet åbnet. Den gik fra København til Roskilde, men havde ikke nogen synderlig indvirkning på landets transportsystem, der udgjordes af skibsfart, en smule kanaldrift og landevejsfærdsel.

Havet var den naturligste færdselsvej i et land med Danmarks beliggenhed og form. Brugen heraf var betinget af tilstedeværelsen af anvendelige havne, hvoraf der var et ikke ringe antal. Af landets 74 byer (heri iberegnet handelspladser, dog ikke Frederiksberg) var de 54 placeret ved havet, syv var beliggende ved åer, der gjorde dem tilgængelige for mindre skibe, fire havde ladepladser i rimelig nærhed, mens kun ni byer var rene landstæder.<sup>17</sup> Til de 74 byer kom et stort antal ankerpladser, udskibningssteder og anløbsbroer.<sup>18</sup>

Fordelingen af havnene m.m. var ingenlunde ligelig, idet såvel øerne som Østjylland var velforsynet, hvorimod der langs den jyske vestkyst ikke fandtes mange muligheder for anlæg af havne eller udskibningssteder. Tilmed gjorde sandrevler det vanskeligt for skibene at nærme sig kysten.<sup>19</sup> Af virkelige udskibningssteder fandtes her kun to, nemlig Ribe og Hjerting, der begge var af underordnet betydning.<sup>20</sup>

Landevsnettet var i hovedtrækkene bestemt ved en forordning af 13. dec. 1793, hvorved vejene blev opdelt i tre klasser, nemlig:

- a. Hovedlandeveje, der forbandt en provins med en anden.
- b. Mindre landeveje, der førte fra en købstad til en anden eller til et færge- eller ladested.
- c. Biveje, der efter deres forskellige bestemmelser benævntes sogne-, kirke-, mølleveje etc.<sup>21</sup>

I slutningen af 1830'erne fandtes der ca. 580 km hovedlandevej i



Selv efter jernbanenettet var blevet udbygget, var diligencen i funktion, således dagvognen Tarm – Nørre Nebel, der her ses uden for Bechs Hotel i Tarm ca. 1907.

(Egvad Egnshistoriske Samling).

landet fordelt med ca. 38 km i Jylland og resten på øerne.<sup>22</sup> I de følgende årtier blev vejnettet udbygget; således forbedredes de hidtil så forsømte tværveje over den jyske halvø, blandt andet med en hovedlandevej fra Kolding til Ribe.<sup>23</sup>

Den offentlige transport på landevejene kunne foregå med postvæsenet eller vognmandslavene. I 1830'erne udskilte postvæsenet personbefordringen fra pakkeposten med indførelsen af diligencerne, hvorved rejsehastigheden og bekvemmeligheden øgedes. Det samme gjorde antallet af rejsende, der steg fra 8.300 i 1833 til 137.000 i 1855-56.<sup>24</sup>

Omfanget af den landværts godstrafik var beskeden, dels fordi søtransporten var billig og effektiv, dels fordi transportbehovet var ret ringe. Byerne med omliggende landdistrikter udgjorde selvforsynende enheder, og det var kun enkelte nødvendighedsartikler som kalk, tømmer og trævarer, der blev transporteret over

større afstande. Varetransporten mellem Viborg, Ålborg, Hobro, Randers og Århus kunne således klares af syv til otte fragtmænd.<sup>25</sup>

Denne situation begyndte at ændres omkring århundredets midte. Landbruget var så småt ved at gå bort fra den hidtidige praksis med så vidt muligt at leve af gårdens produkter og de ved husflid frembragte fornødenheder.<sup>26</sup> Der opstod behov for hyppigere forbindelser til byerne. Anvendelsen af de nye landbrugsredskaber og forbedrede udgaver af de gamle vandt frem, først på godserne, hvor f.eks. indførelsen af tærskemaskiner kunne ses i forbindelse med hoveriets bortfald, mens lignende arbejdsbesparende maskiner i de mindre landbrug fulgte senere. Maskiner og redskaber erhvervedes på de nye jernstøberier og maskinfabrikker, der på denne tid blev anlagt i provinsbyerne.<sup>27</sup>

Gødningen var en vigtig faktor inden for landbrugets produktion; især benyttedes staldgødning. De kunstige gødningsmidler som guano, benmel, sur fosforkalk og brændt kalk var ikke ukendte for datidens landmænd, men de blev ikke anvendt i større målestok dels p.g.a. de betydelige omkostninger ved anskaffelsen og transporten fra fabrikken, dels p.g.a. at en del af de anstillede forsøg ikke havde haft et fuldt tilfredsstillende udfald. Derimod var merglingen blevet mere udbredt; men i flere egne af landet blev den dog endnu kun sjældent anvendt; f.eks. var det i Vestjylland forbundet med transportbesvær at fremskaffe mergelen.<sup>28</sup> Den samme faktor spillede ind i forbindelse med den forøgede kornproduktion med eksport for øje, der satte ind ved århundredets midte. I den vestlige del af Jylland bevirkede dårlige lokale transportforhold nemlig, at transportomkostningerne blev for høje til, at kornproduktion til eksport kunne betale sig. Derfor blev kornet i disse egne forbrugt på produktionsstedet dels som foder til kvæget og dels som råvare i landbrønderierne.<sup>29</sup>

Disse egne vigtigste eksportvare var stude, der blev drevet ned gennem halvøen til opfedning i marsken, inden de blev solgt på markederne i Hamborg. Med ophævelsen af restriktionerne på indførsel af kvæg i England i løbet af 1840'erne og begyndelsen af

1850'erne åbnedes et nyt marked for det danske kvæg. Der opstod ønsker om, at denne eksport skulle føres direkte til England i stedet for, at den skulle gå omvejen over Hamborg. Det resulterede i forsøg på udskibning blandt andet fra Hjerting på den jyske vestkyst, men i 1855 indstilledes disse forsøg på grund af mangel på egnede udskibningssteder samt dårlige landtransportforhold. Den efterhånden store eksport af jysk kvæg fulgte da den sædvanlige vej via fedning i marsken og udskibning i Husum og Tønning til England.<sup>30</sup>

### *Placeringen af den jyske længdebanes hovedretningslinje*

Behovet for en forbedring af transportsystemet var således stort, og omkring århundredets midte fremkom der da to forslag om, at denne forbedring skulle ske gennem anlæg af jernbaner.

I 1846 behandlede den nørrejyske stænderforsamling et forslag fra Viborg Amts Landøkonomiske Forening<sup>31</sup>, der resulterede i et andragende fra stænderforsamlingen til kongen. I dette fremsattes ønske om en hovedbane fra Rendsborg over Flensborg og midt gennem den jyske halvø til Silkeborg og Viborg, hvorfra den skulle føres videre til et passende sted ved Limfjorden. Desuden foresloges sidebaner til Husum og Århus.<sup>32</sup>

Andragendet blev behandlet af en kgl. jernbanekommission, som var blevet nedsat i 1844 til undersøgelse af samtlige jernbanespørgsmål i kongeriget og hertugdømmerne.<sup>33</sup> Kommissionen bad de berørte amts- og kommunalmyndigheder samt den slesvig-holstenske regering om at udtale sig. Nogle af de adspurgte mente, at banen ville gøre størst nytte, hvis den førtes gennem det østlige Jylland, men de fleste gik ind for banen langs højderygen.<sup>34</sup> Ringkøbing kommunalbestyrelse foreslog dog en vestbane.<sup>35</sup>

Kommissionens videre arbejde blev imidlertid hindret af de indenrigs- og udenrigspolitiske begivenheder, der tog fart i 1848.<sup>36</sup> Længdebaneplanerne trådte i baggrunden i tiden under og lige efter Treårskrigen. I stedet fremkom planer om anlæg af

tværbaner, således i et skrift fra 1850 forfattet af postembedsmanden Fr. Klee og naturvidenskabsmanden C. M. Poulsen.<sup>37</sup> Heri foresloges et transportsystem af dampskibsruiter og jernbanelinier. Hovedtendensen var en øst-vest forbindelse med København-Korsør banen som det centrale led.<sup>38</sup> Fra Korsør skulle der udgå skibsruiter til de østjyske havnebyer; desuden tænkte jernbanen fortsat tværs over Fyn og videre fra Snoghøj til Hjerting. Denne tværbane suppleredes med to andre, nemlig Århus-Viborg-Hjarbæk ved Limfjorden og Flensborg-Husum.<sup>39</sup> Hovedbanerne skulle knyttes sammen af en længdebane gennem det østlige Jylland.<sup>40</sup>

Med disse initiativer fra Klee og Poulsen samt fra den nørrejyske stænderforsamling var hovedpunkterne for det efterfølgende tiårs jernbanedebat skitseret, nemlig øst-vest gående tværbaner og en længdebane, der stort set kunne få tre hovedretningslinier: en vestlig, en østlig eller en midt gennem Jylland.

Vestbanens linieføring undergik ikke større ændringer fra det første projekt til den endelige vedtagelse i loven af 24. april 1868 om en udvidelse af det jyske jernbanenet.

I et andragende fra Vestjylland i 1853 foresloges således en vestlig bane, der udgik fra Hjerting-egnen og i en stor bue førtes til Viborg, idet den nærmede sig Varde, Ringkøbing og Holstebro så meget som terrænforholdene tillod det. Desuden foresloges en sidebane til Struer. I Viborg kunne banen eventuelt have forbindelse med en østbane, som var foreslået året før.<sup>41</sup>

Det svarede i store træk til den retningslinie, som regeringens teknikere nåede frem til, da de i sommeren 1860 nivellerede og undersøgte et hestebaneprojekt. Banen skulle gå fra Varde til Struer og så vidt muligt følge hovedlandevejene fra Varde til Holstebro og fra Ringkøbing til Holstebro. Når forholdene syd for Varde ikke var inddraget, skyldtes det, at forbindelsen sydpå endnu ikke var afklaret.<sup>42</sup>

Det problem var løst i 1868, da der samtidig med jernbaneloven blev vedtaget en lov om anlæg af en havn ved Esbjerg. Denne



A.E.M. Tang, 1803-1868. Ejer af Nørre Vosborg syd for Vemb og medlem af Landstinget fra 1850 til 1866. Tang kæmpede energisk for en vestjysk jernbane og gik endog så vidt, at han udtalte, at »ville de komme med en jernbane til mig og gå tværs igennem mit sovekammer og skrås igennem min spisestue dermed, så ville jeg sige mange tak, jeg skal nok få sovekammer og spisestuer andre steder, men jeg siger tak for jernbanen«.

(Kort- og Billedafdelingen, Det kgl. Bibliotek).

havn skulle da være vestbanens sydlige endepunkt, hvorfra banen skulle føres til Holstebro over Ringkøbing og Varde.<sup>43</sup> Den vestjyske jernbane skulle forbinde egnene omkring den vestlige Limfjord med udskibningssteder sydpå samt med banerne i hertugdømmerne og eventuelt i Østjylland.

De vestjyske baneprojekter var led i de bestræbelser, der fra flere sider udfoldedes for at bedre landsdelens transportsystem og dermed især dens afsætningsvilkår. Således var f.eks. godsejer A. E. M. Tang, Nr. Vosborg,<sup>44</sup> involveret i såvel jernbaneforslagene som oprettelsen af dampskibsruiter til England fra Hjerting og Limfjordsegnene.<sup>45</sup> Med banen blev transporten af hornkvæg især fra egnene omkring Limfjorden lettere til markederne og udskibningsstederne mod syd. Kvæget behøvede i givet fald kun at drives et kort stykke til nærmeste ekspeditionssted på jernbanen i stedet for en tre-ugers travetur ned i hertugdømmerne med deraf følgende vægt- og værditab. Med banen kunne kvæget køres til eksempelvis Hjerting eller Århus og derfra sejles videre til London, Hamborg eller København. Jernbanen ville således afhjælpe egnens mangel på udskibssteder, af hvilke Ringkøbing var i fare

for at blive landstad, da indsejlingen til fjorden var ved at sande til, og det var af naturlige årsager småt med udsigterne til oprettelsen af nye udskibssteder.<sup>46</sup>

Den forbedring af kommunikationsnettet, som en jernbane ville frembyde, kunne også influere på produktionen af varer, der ikke selv kunne bevæge sig til afsætningsstedet, først og fremmest korn. En øget kornproduktion sammen med en forbedring af kvægdriften ville give grundlag for et økonomisk og materielt opsving i området.<sup>47</sup>

Sammen med en baneforbindelse ville dette ikke kun komme landbruget, men også de vestjyske købstæder til gode. Det udtalte bl.a. Holstebro kommunalbestyrelse i 1856, hvor den søgte at påvise, hvilken betydning kommunikationsmidlerne havde for byernes udvikling. Lemvig, Nykøbing Mors og Thisted havde i perioden 1850-55 således haft en befolkningstilvækst på henholdsvis 29, 25 og 18%, hvilket måtte hænge sammen med deres gode beliggenhed for sejladsen på Limsfjorden. Ribe og Skive, der havde knap så gode forbindelser til omverdenen, var i samme periode vokset med ca. 13%, mens Varde og Ringkøbing kun havde haft en tilvækst på ca. 4,5%. Kommunalbestyrelsen, der var så beskednen ikke at nævne, at Holstebro i samme periode var vokset med 11%, udledte heraf, at vestkystens byer ikke manglede evne til at udvikle sig, men at udviklingen var afhængig af kommunikationsmidlerne.

Holstebro kommunalbestyrelse mente i øvrigt, at en vestjysk bane ville blive billig at anlægge; billigere end en østjysk længdebane, dels fordi terrænet skulle være gunstigt for en bane, dels fordi Ringkøbing amtsråd var villig til at yde økonomisk støtte, blandt andet ved at betale ekspropriationsomkostningerne.<sup>48</sup>

Hovedargumentet for en vestbane var således af egnsudviklingsmæssig karakter, hvortil kom det ikke uvæsentlige argument, at anlægsomkostningerne ville blive lave.

Midtbanens linieføring gav ej heller anledning til de store uoverensstemmelser. Den af stænderforsamlingen foreslåede linie er



Orienteringskort over de nørrejske og fynske jernbaneprojekter fra Illustreret Tidende. 1860. Kortet var udarbejdet af L. Both.

*Signaturforklaring:*

- A: Østkystbanen som Ingeniørkorpset undersøgte.
- B: Patons længdebane.
- C: Strækninger, der er undersøgt af Ingeniørkorpset, men senere opgivet.
- D: Tværbane Århus/Randers – Struer.
- E: Kaptajn Daues forslag til et banesystem.
- F: Den fynske bane.



nævnt, og en anden retningslinie, der også førte til Viborg, blev fremført af oberst A. F. Tscherning.<sup>49</sup> Under debatten i rigsdagen i 1853 om den jyske jernbane var Tscherning fortaler for en linie, der gik vest for eller fulgte vejen fra Jelling-egnen over Nørre Snede og Knudstrup til Viborg, hvorfra den skulle fortsætte til Ålborg. Desuden ønskede obersten en sidebane til Hjerting.<sup>50</sup>

Stænderforsamlingen havde i 1846 gjort opmærksom på, hvorledes mangelen på gode transportmidler i den midterste, vestlige og nordlige del af halvøen havde været en væsentlig hindring for en udvikling af områderne. En jernbane ville derfor skabe en vigtig forbindelse med det øvrige Danmark samt ikke mindst med udlandet. Andragendet fremhævede den betydning, en effektiv transportvej til Hamborg og hertugdømmerne ville have især for landsdelens kvægavl, men også for agerbruget. En fremgang for landbruget ville ifølge andragendet sandsynligvis medføre en opdyrkning af øde områder og en forbedring af allerede dyrkede egne. Dertil kom, at banen ville blive billig at anlægge på grund af de gunstige terrænforhold.<sup>51</sup>

Tschernings argumentation for midtbanen gik ud fra, at jernbaner i almindelighed ikke var rentable, hvorfor en jernbane i Jylland måtte have støtte fra staten. Derfor burde støtten, og dermed banen, gives til egne, der havde brug for udviklingshjælp, hvilket ville sige Vest- og især Midtjylland.<sup>52</sup>

Argumenterne for en midtbane lignede således i ikke ringe grad dem, der var fremført til fordel for en vestbane, nemlig egnsudvikling og lave anlægsomkostninger.

Mens både midtbanen og vestbanen ikke var vanskelige at placere i de respektive områder, gjaldt dette ikke for østbanen. Der måtte tre love til<sup>53</sup>, førend den fik sin endelige og stort set nuværende placering. Det er dog mindre væsentligt i denne forbindelse. De forskellige linieforslag og deres argumenter, der i sig selv kunne udgøre et kapitel om overordnede liniefaktorer, betragtes her under ét. Ved østbanen forstås her en linieføring øst for halvø-

ens højslette med grænsen til hertugdømmerne som det ene endepunkt og Hobro som det andet. Hobro er valgt, fordi der ikke var alternative linieforslag nord for denne by i samme grad, som tilfældet var syd for.

Til fordel for en østbane talte, at den ville løbe igennem Jyllands tættest befolkede, mest frugtbare og bedst opdyrkede egne, hvor tilmed de betydeligste købstæder fandtes, hvilket allerede var fremført ved Den kgl. Jernbanekommissions rundspørge i 1847.<sup>54</sup> Disse faktorer ville borge for en betydelig lokaltrafik, der sammen med en forventet transittrafik fra Skandinavien til landene syd for Danmark ville stille en god rentabilitet i udsigt.<sup>55</sup> Dertil kom, at banen kunne betyde et yderligere økonomisk og materielt opsving i Østjylland til gavn for hele landet.<sup>56</sup> Jyllands forbindelse med øerne og København ville blive forbedret og Hamborgs indflydelse svækket.<sup>57</sup> Det ville heller ikke være nødvendigt at op- eller udbygge et vejnet ved stationerne, idet et sådant allerede var udviklet, således at forbindelsen fra oplandet til ekspeditionsstederne ved jernbanen var til stede.<sup>58</sup>

Endelig kunne der fra krigsministeriets side kun peges på en østbane, idet den var fordelagtig for danske troppebevægelser, og i givet fald kunne den gøres mere eller mindre ubrugelig for en fjende, især hvis den førtes gennem fæstningen Fredericia og langs den jyske østkyst, hvorved den kunne beskydes fra havet.<sup>59</sup>

Ved østbanen spillede såvel udviklings- som rentabilitets- og militærhensyn ind, hvorimod det i begyndelsen så ud til, at en østbane ville blive dyrere at anlægge på grund af vanskelige terrænforhold og høje erstatninger ved ekspropriationer.<sup>60</sup> Men efterhånden som teknikerne fik undersøgt forholdene i Jylland, opdagede de, at en østbane ikke ville blive så dyr som antaget, og at især midtbanen ikke ville blive så billig at anlægge, som dens tilhængere hævdede.

Tværbaneplanerne var i udpræget grad beregnet på at knytte landet sammen og drage det bort fra tysk og især hamburgsk

indflydelse. Projektet skulle skabe en direkte og bedre forbindelse med England. Det havde således både økonomiske og også nationale og politiske aspekter.<sup>61</sup>

Fr. Klees og C. M. Poulsens tidligere omtalte skrift fra 1850 om en øst-vest forbindelse var blevet oversat til engelsk i 1852 i håb om at gøre engelske finans- og entreprenørkredse interesserede i anlæggelsen af danske jernbaner. Ifølge Klee lykkedes foretagendet i den forstand, at det var nævnte skrift, der fik Sir Morton Peto<sup>62</sup> fra det store entreprenørfirma Peto, Brassey & Betts til at søge om koncession på anlæg af en slesvigsk bane fra Flensborg til Tønning.<sup>63</sup> Det skete i 1852, og samme år fremkom Peto med det første af en række forslag til en jernbane gennem Jylland. Fælles for disse forslag var, at banens hovedretningslinie var placeret i det østlige Jylland. Forslaget i 1852 var en art zig-zag bane, idet den fra Flensborg skulle gå vestover til Ballum ved Rømø, hvor der var mulighed for anlæg af en havn. Herfra skulle banen føres til Randbøl vest for Vejle, videre forbi Horsens til Århus og derfra til Viborg og Ålborg med bro over Limfjorden for at ende i Frederikshavn.<sup>64</sup>

I et andet forslag fra 1855 skulle banen på den omdiskuterede strækning Ribe-Hobro føres over Engelholm (ligeledes vest for Vejle) og til dels langs Gudenådalen til Silkeborg-egnen, videre til Viborg, Ålborg og Frederikshavn med sidebaner til Horsens og Århus.<sup>65</sup>

Det engelske firmas befuldmægtigede i Danmark, etatsråd Regnar Westenholz<sup>66</sup>, fremkom i 1853 under samtaler med rigsdagsmænd med en forklaring på, hvorfor entreprenørerne holdt på en østlig linieføring op til Frederikshavn. Her kunne der forventes både transittrafik og en betydelig indenlandsk transport dels fra det velbefolkede østjyske område, dels fra byerne ved østkysten.<sup>67</sup> Afgørende for entreprenørerne var, at banen skulle kunne forrente sig, dels af hensyn til den kapital, de skulle indskyde i projektet, dels fordi de forventede at skulle drive banen som tilfældet var for Flensborg-Tønning strækningen. Derfor var de ikke interesseret i baner, der først skulle medvirke til en udvikling

af de egne, de gennemløb. Sådanne baner ville ikke være rentable nok i begyndelsen. Westenholz udtrykte det således, at entreprenørerne ikke ville gå med til en vestbane alene, fordi den intet endepunkt havde, samt at der kun var nogle ubetydelige byer i området. Der kunne ikke forventes en trafik, som kunne dække udgifterne og give et passende overskud. Det samme ville være tilfældet med en midtbane, hvorimod en udbygning af en østbane med en vestlig sidebane, det vil sige et gaffelbanesystem, godt kunne godtages af entreprenørerne på samme vilkår som en østbane.<sup>68</sup>

Netop gaffelbaneforslaget var et centralt punkt i den rivalisering, der herskede mellem fortalerne for de tre banelinier. Således havde vestjyderne i deres andragende fra 1853 foreslået, at den vestlige bane blev tilknyttet Peto's zig-zag bane.<sup>69</sup> Holstebro kommunalbestyrelse foretrak også i 1856 en dobbeltbane op langs øst- og vestkysten af Jylland<sup>70</sup>, ligesom godsejer Tang gjorde opmærksom på en sådan bane, da landstinget i 1853 behandlede regeringens lovforslag om en jysk jernbane.<sup>71</sup>

Det vestjyske andragende fra 1853 var delvis begrundet i en adresse fra midt- og vestjyske sogne til kongen, hvori anmodedes om en bane på højderyggen midt gennem halvøen. Nogle af adressens underskrivere i Lem sogn ved Ringkøbing må åbenbart have fået nys om, at et initiativ til en vestjysk bane var under opsejling, idet sognepræsten ved returneringen af adressen tilføjede, at de underskrifter, der var forsynet med et kors, ville have manglet, såfremt man dengang havde vidst, at der ville komme et andragende om en vestjysk bane.<sup>72</sup>

I det vestjyske andragende udtryktes ængstelse for, at adressen for en midtbane og en henvendelse fra Randers-egnen kunne medvirke til ændringer i den af Peto foreslåede retningslinie, såfremt de ikke blev modsagt. Desuden skulle det undgås, at der blev skabt indtryk af, at Vestjylland ønskede en midtbane. Vestjyderne fremførte bl.a., at Jylland var for bredt til, at en stor del af halvøen kunne få nytte af én bane, hvorfor det ville være rimeligt

at anlægge en gaffelbane i de to frugtbare kystegne mod øst og vest.<sup>73</sup> Man nærrede ængstelse for, at en midtbane med sidebaner ville være »som et træ med sine grene, men grenene ville trænge saften ud til stammen og med stammen går den til roden, og roden står i Hamborg«, som godsejer Tang udtrykte det i lands-tinget i 1857.<sup>74</sup>

Fortalerne for en vestbane var således i realiteten ikke så negativt stemt over for en østlig bane som midtbanetilhængerne, idet en østbane ikke ville overflødiggøre en vestbane i samme grad som en midtbane. Der var derfor større udsigt til, at der efter vedtagelsen af en bane gennem Østjylland ville være gode chancer for gennemførelsen af en vestbane. Således erkendte Tang i 1855, at en østbane måtte komme før en vestbane.<sup>75</sup>

Indenrigsministeriets tekniske rådgivere udgjorde den første instans, der skulle tage stilling til de forskellige hovedretningslinier. Det skete første gang i 1853 i forbindelse med regeringen C. A. Bluhmes arbejde med et forslag til en lov om en jysk jernbane. Regeringen havde forespurgt den tekniske konsulent ved anlægget af Roskilde-Korsør banen, ingeniørmajor J. C. F. Dreyer<sup>76</sup>, og ingeniørkorpsets chef, generalmajor Schlegel<sup>77</sup>, om deres syn på de jyske baneplaner.<sup>78</sup>

Dreyers svar bestod af en generel del og en mere teknisk undersøgelse. De generelle betragtninger mandede ud i, at en hovedbane gennem Jylland måtte føres gennem det østlige af halvøen og gennem så mange af de større købstæder som muligt, idet der herved opnåedes det største og mest fordelagtige resultat »for landets vel og opkomst i almindelighed«.

Den efterfølgende undersøgelse af terrænets indflydelse på valget af retningslinien understøttede denne konklusion. Den tekniske vurdering koncentreredes om en østlig og en vestlig linie, idet en midtbane ifølge Dreyer ikke ville være til umiddelbart nytte for de mere frugtbare og velbefolkede egne mod øst og vest. Den tekniske konsulent var tilmed skeptisk over for argumentet, at en midtbane ville kunne medføre en opdyrkning og befolkning af de



J.C.F. Dreyer, 1814-1898. Major og kontrollerende ingeniør ved de første sjællandske jernbaneanlæg. Dreyer var tillige regeringens rådgiver i jernbanespørgsmål i 1850'erne og som sådan involveret i planerne om en vestbane.

(Kort- og Billedsamlingen, Det kgl. Bibliotek).

øde områder i Midtjylland. Tværtimod var det mere sandsynligt, at en yderligere udvikling af i forvejen gunstigt stillede områder ville medføre en aktivitetsforøgelse, der kunne komme Midtjylland til gode.

Dreyer opstillede to muligheder for banen mellem Ribe og Hobro: En østbane Ribe-Randbøl-Horsens-øst eller vest om Skanderborg og Solbjerg søer-Århus-Randers-Hobro, eller en vestbane Ribe-Varde-Skjern-henimod Ringkøbing-sydøst for Holstebro til Hjarbæk-Viborg-Hobro. Begge retninger burde forsynes med sidebaner. En vestbane måtte således have en sidebane fra Viborg til Århus på grund af Århus havns betydning for forbindelsen med det øvrige Danmark. Sidebaner til en østbane burde anlægges således, at de udgjorde dele af en vestbane, da det var rimeligt at anlægge en sådan efter den østlige bane. Disse sidebaner foreslog Dreyer skulle være Randers-Viborg-Hjarbæk og Kongeåen-Varde til Skjern.

I vurderingen af de to systemer fandt Dreyer det meget uheldigt, at en vestbane ville medføre, at Århus kom til at ligge for enden af en sidebane, hvorimod de to sidebaner til østbanen var

begyndelsen til en vestbane og til nytte for såvel Midt-, Nordvest- som Vestjylland. På grund af det kuperede og højtliggende terræn anslog den tekniske konsulent, at den østlige mellemsektion ville blive ca. 50 procent dyrere at anlægge pr. mil end den vestlige.

Alligevel var Dreyer i sin konklusion ikke i tvivl om, at en østbane med sidebaner burde foretrækkes både af økonomiske årsager og af hensyn til landets bedste, idet de frugtbare og velbefolkede egne blev basis for udviklingen tillige med, at de to sidebaner kunne være med til at ophjælpe de fattige og tyndt befolkede egne. Majoren antog, at østbanen havde bedre muligheder for at forrente sig. Det ville således være en fordel både for entreprenør og stat at skyde det lidt større beløb i denne. Slutteligen kom Dreyer ind på de militære hensyn, der ville blive tilgodeset ved at føre østbanen gennem fæstningen Fredericia. Hermed ville østbanen ganske vist blive længere og anlægskapitalen større, men ændringen havde tillige den fordel, at banen kom til at passere den frugtbare egn mellem Kolding Fjord og Vejle Fjord, samt at den kom i nærheden af Lillebælt, hvilket var af betydning for samfærdselen med øerne. Dreyer anbefalede derfor, at denne forlængelse af østbanen blev taget under alvorlig overvejelse.<sup>79</sup>

Generalmajor Schlegels svar indløb få dage efter. Ingeniørkorpsets chef kunne i det store og hele tilslutte sig Dreyers forslag til linieføring. Dog anså generalen det for helt nødvendigt, at banen blev ført gennem Fredericia, mens sidebanen Ribe-Skjern ikke var så heldig ud fra et militært synspunkt, medmindre broerne over de store åer kunne gøres lette at ødelægge.<sup>80</sup>

Forhandlingerne mellem entreprenøren og indenrigsministeriet i 1855 medførte nye udtalelser fra de tekniske rådgivere. Således erklærede dige- og vandbygningsingeniør Scheffer<sup>81</sup>, at der først måtte anlægges en jernbane på den østlige, stærkest befolkede side af halvøen, da det ville være uden fortilfælde, om et land startede med jernbaner, der blev anlagt gennem de dårligst opdyrkede og mindst befolkede egne.<sup>82</sup>

Dreyer havde siden 1853 foretaget studier i marken, og disse bestyrkede ham i opfattelsen af banens hovedretningslinie. Han

havde således fundet hederne langt mere bølgede end hidtil antaget, hvilket sammen med en vanskelig jordbund, mangel på bygningsmaterialer og arbejdskraft ville fordyre en midtbane i en sådan grad, at en østbane sandsynligvis ikke blive meget dyrere. Desuden fandt Dreyer det nu for givet, at landets forsvar krævede, at banen blev ført gennem Fredericia.<sup>83</sup> I en senere skrivelse gik majoren ind for en bane fra Fredericia, så nær Vejle som muligt, over Horsens, Århus, Randers, Ålborg til Frederikshavn.<sup>84</sup>

Dreyers første skrivelse om de jyske jernbaner fra 8. april 1853 blev således i det store og hele understøttet af de senere skrivelser såvel fra Dreyer selv som de øvrige adspurgte rådgivere, og den må derfor betragtes som et af de afgørende indlæg i beslutningsprocessen omkring fastlæggelsen af den jyske længdebanes hovedretningslinie.

Der var enighed blandt de tekniske rådgivere om, at den første længdebane i Jylland måtte føres gennem den østlige del af halvøen af hensyn til denne egns store befolkning og produktion samt den heraf følgende forventede rentabilitet af banen. Endelig underkendte rådgiverne ikke de militære aspekter, især med hensyn til Fredericia.

Teknikernes udtalelser kom ikke til at stå uimodsagt; thi allerede under behandlingen af regeringens jernbanelov i 1853 rejste der sig skeptiske røster, således mod Dreyers betænkning fra overretsassessor Bregendahl, der var valgt i Viborg amt. Han gjorde især opmærksom på den svaghed, der lå i Dreyers indrømmelse af et manglende kendskab til de lokale forhold<sup>85</sup>; men Bregendahl blev imødegået af justitsråd Müller, valgt i Randers amt. Denne indvendte, at chefen for ingeniørkorpset havde været enig med Dreyer, og Schlegel måtte siges at have haft et lokalkendskab, eftersom han i mange år havde været dirigerende vejofficer for Jylland og havde rejst og opholdt sig dér.<sup>86</sup>

I Holstebro kommunalbestyrelses skrivelse fra 1856 var indflettet en kritisk gennemgang af de argumenter, som Dreyer i sine betænkninger havde fremført angående valget mellem en østlig og



en vestlig bane. Man mente, at han havde undervurderet vestkysten og dens udviklingsmuligheder samt overvurderet en jernbanes betydning for østkysten. Undervurderingen af vestkysten fremkom i Dreyers udtalelser om, at vestjysk korn ikke ville få nogen betydning som udførselsvare, og at egnen ikke var således udstyret fra naturens side, at den kunne brødføde en stor befolkning. Kommunalbestyrelsen fremførte herimod, at når vestkysten ikke var så opdyrket og derved ikke gav så frugtbart et indtryk, skyldtes det, at manglen på et ordentligt kommunikationsnet havde været medvirkende til en overvejende produktion af varer, der selv kunne bevæge sig til afsætningsstederne, hvilket ville sige fortrinsvis af kvæg frem for korn. Dertil kom, at der allerede foregik en ikke ringe udførsel af korn over f.eks. Skive havn.

Dreyers syn på agerbrugets muligheder i Vestjylland kunne stamme fra C. M. Poulsen, idet denne i 1851 havde fremført, at kornproduktion i Vestjylland stod langt tilbage for det øvrige land såvel med hensyn til sædearterne som disses kvalitet. Det skyldtes naturforholdene, da den kraftige vestenvind og havgusen kunne forvolde skader i drætiden, således at kernen sjældent blev fuldt udviklet. Kornet kunne da stort set bedst bruges til kvægfoder, hvilket det også blev i England.<sup>87</sup>

En skarp kritik af østbaneløsningen fremkom i et skrift forfattet af J. Paton, der var overingeniør i Danmark for den sydslesvigske jernbane. Indlægget udkom i 1856 og var forsynet med noter af Petos befuldmægtigede, R. Westenholz. Paton mente, at den foreslåede østbane ville blive meget dyr at anlægge og vedligeholde på grund af de store terrænmæssige og dermed tekniske vanskeligheder, som den frembød. Det blev fremhævet flere gange, at regeringens rådgivere såsom Scheffer og Dreyer ikke havde det fornødne lokalkendskab, og Paton antydede mellem linierne, at det måtte være årsagen til, at et så urealistisk projekt blev anbefalet.

Derimod havde Paton gennemrejst Jylland og erhvervet et nøje kendskab til forholdene, hvorfor han var overbevist om, at den eneste acceptable bane måtte gå fra Flensborg i en bue vestover, siden i en vestlig bue uden om Kolding, Fredericia, Vejle området

op til Gudenådalen, der fulgtes nordpå til Silkeborg, hvor banen drejede af mod Viborg, for herfra at gå vest om Hobro til Ålborg og gennem Sydøstvendssyssel til Frederikshavn. En sådan bane fik ikke de samme terrænmæssige vanskeligheder som ministeriets bane, og den gennemskar et område, der var velbefolket og vel-dyrket, og ved hjælp af sidebaner til Kolding/Fredericia, Horsens, Århus, Hjarbæk og Randers dækkede den også det behov, der var for transport fra det indre af landet til østkystens havne og byer.

Men den fremførte kritik synes ikke at være blevet taget til følge. Holstebro kommunalbestyrelses bemærkninger blev af indenrigsministeriet videresendt til udtalelse hos den i andragendet angrebne Dreyer. I november 1856 svarede majoren, at han i det hele henholdt sig til de tidligere afgivne erklæringer. Det var klart for ham, at en østbane måtte komme først, men den kunne ikke bestemmes, førend der var klarhed over, hvor en senere vestbane skulle søges ført, og især hvor den skulle tilsluttes banerne i øst. Det vil sige, at Dreyer holdt på et system af baner i Jylland, af hvilke den første skulle være en østbane.<sup>88</sup>

Patons kritik synes imødegået på to måder. For det første ved at indenrigsminister P. G. Bang i forbindelse med debatten i 1856 om banens hovedretningslinje havde rådført sig med flere teknikere, der var kendt med forholdene i Østjylland, nemlig oberstløjtnant Caroc, der havde ledet topografiske arbejder i omegnen af Vejle, Fredericia og Kolding, justitsråd Carlsen, der havde optaget et hydrografisk kort over Jylland med deraf følgende kendskab til højdeforholdene, samt justitsråd Scheffer, der havde erfaringer med jernbaners rentabilitet i Tyskland.<sup>89</sup> Opfattelsen efter disse rådslagninger var, at de foreslåede linier gennem Østjylland skulle kunne anlægges uden at blive for kostbare.<sup>90</sup>

For det andet langede både Bang og finansudvalgets ordfører, professor A. Steen, under finanslovsdebatten 1856 ud efter en unavngiven engelsk ingeniør, uden tvivl Paton, idet Bang kun kunne forklare dennes holdning med, at vedkommende varetog andres (læs: engelske entreprenørers) interesser, der gik ud på, at

anlæggelsen af banen skulle være så billig som mulig.<sup>91</sup> Derved blev den kapital, de selv måtte indskyde i byggeriet, mindre. Steen ankede over, at den engelske ingeniørs bane på strækningen Løgumkloster-Silkeborg ikke berørte en eneste by eller et eneste center for produktionen, vejsystemet og befolkningen. Tilmed var sidebanerne til kystbyerne en indrømmelse af disses betydning; de nødvendige sidebaner kunne da ligeså godt lægges fra byerne ind i landet.<sup>92</sup>

Regeringerne, der sammen med rigsdagen skulle tage beslutningen om banens placering, var på et tidligt tidspunkt tilbøjelig til at foretrække en østlig linieføring. Allerede under folketingsdebatten om regeringens lovforslag i 1853 om en jysk jernbane fra grænsen til hertugdømmerne op til Ålborg, forklarede finansminister, grev Sponneck<sup>93</sup>, at regeringen anså det for afgjort, at en jernbane på den østlige side af halvøen var den eneste rigtige.<sup>94</sup>

Helt klart blev det under finanslovsdebatten i 1856, idet finanslovsforslaget for 1856/57 omfattede et beløb til forberedende arbejder i anledning af anlæggelse af en jernbane fra Flensborg til Frederikshavn.<sup>95</sup> Folketinget ønskede, at regeringen skulle bestemme sig for en hovedretning af banen, førend beløbet bevilgedes. Indenrigsminister Bang klargjorde derfor i en skrivelse til folketingets formand, amtmand Rotwitt, for indenrigsministeriets opfattelse af hovedretningen. For Nørrejyllands vedkommende gik ministeriet ind for en linie med Kolding, Snoghøj, Horsens, Århus, Randers, Viborg, Ålborg og Frederikshavn som ufravigelige hovedpunkter, mens Vejle, Silkeborg og Hobro var ønskelige, men ikke ufravigelige. Afgørende var omkostningerne ved også at inddrage disse byer. Retningen mellem hovedpunkterne kunne først fastlægges efter teknikernes undersøgelser af terrænet.<sup>96</sup>

Dermed havde regeringen i realiteten lagt sig fast på en østlig længdebane, der også genfindes i senere indenrigsministres længdebaneforslag, således v. Jessens<sup>97</sup> fra den 11. januar 1860 og D. G. Monrads<sup>98</sup> fra 19. december samme år. Ministrene støttede sig

dels på teknikernes indberetninger<sup>99</sup>, dels på det politisk-økonomiske ønske om at bruge jernbanen til at samle de forskellige provinser til et økonomisk hele vendt mod København og bort fra Hamborg samt ønsket om at øge forbindelsen og den direkte handel med England.<sup>100</sup>

I denne sammenhæng må tværbanelovforslaget Århus-Viborg-Skive fra 1856-57 ses. På det tidspunkt havde undersøgelserne af en østbane vist, at et sådant projekt ville overstige landets øjeblikkelige finansielle evne.<sup>101</sup> Regeringen fremsatte derfor forslaget om tværbanen, idet den var billigere end en længdebane, også i form af en midtbane, og den knyttede i det mindste en væsentlig del af Jylland til øerne og hovedstaden via skibsforbindelse fra Århus til Korsør.<sup>102</sup>

Den hidtidige jernbanedebat på rigsdagen havde været præget af uenigheden om længdebanen skulle være en midt- eller en østbane. Men med dette lovforslag blev stridspunktet længdebane contra tværbane. Selv med tværbanelovens vedtagelse i februar 1857 ophørte kampen mod den ikke.<sup>103</sup> I 1858 blev der af Geert Winther<sup>104</sup> indbragt et lovforslag om, at tværbaneloven blev ophævet<sup>105</sup>, men tinget opløstes inden forslaget nåede til 2. behandling. Striden fortsattes under behandlingen af v. Jessens og Monrads længdebaneforslag, men det endelige resultat blev, at tværbanen bibeholdtes og længdebanen fik en østlig linieføring.<sup>106</sup>

Disse meget lange og ofte heftige debatter i rigsdagen bragte efter 1856 sjældent nye argumenter for de forskellige linier. Debatten formede sig mestendels som gentagelser af tidligere fremsatte meninger, dog ofte krydrede med personlige udfald.

Det kan således konstateres, at placeringen af den jyske længdebane i realiteten blev fastlagt i tiden op til finanslovsdebatten i 1856 med Dreyers og Bangs skrivelser af 8. april 1853 og 21. januar 1856 som værende af stor betydning i sagen. Placeringen blev baseret på de tekniske rådgiveres anbefalinger, der havde lagt vægt på den østjyske jords bonitet og opdyrkning, på den store befolkning, de hastigt voksende byer og det udbyggede vejnet. Der var her basis for en betydelig lokal trafik, der sammen

med transittrafikken måtte kunne få banen til at forrente sig, mens den på sin side ville kunne medvirke til en yderligere økonomisk og materiel fremgang for området. Hertil kom, at de militære rådgivere var meget afvisende over for andre længdebaner end den østlige, der helst skulle føres gennem Fredericia og langs kysten. Det var således økonomiske og militære hensyn, der blev gjort opmærksom på fra rådgiverside.

De økonomiske hensyn var også fremherskende hos entreprenørerne, der ligeledes foretrak en østlig bane. De besluttende myndigheder måtte tage dette med i overvejelserne, al den stund det ikke var muligt at anlægge en bane for egen regning og egne kræfter. Hertil kom så endelig det mere politisk-nationalt betonedede aspekt, nemlig ønsket om at mindske Hamborgs indflydelse i Jylland til fordel for en bedre forbindelse med og til landets egen hovedstad og naboen i vest, England.

### *Den vestjyske længdebanes linieføring*

Under debatten mellem tvær- og længdebanetilhængere i slutningen af 1850'erne fremkom et forslag om en vestjysk bane, der skulle anlægges og drives som hestebane. Banen skulle så vidt muligt lægges på hovedlandevejen, men således at den senere uden vanskelighed og væsentlige udgifter kunne ændres til lokomotivbane.<sup>107</sup>

Forslaget blev afvist som værende upraktisk og urimeligt af såvel indenrigsminister Monrad<sup>108</sup> som flere rigsdagsmænd, heriblandt Fr. Klee<sup>109</sup>, men ikke desto mindre lod indenrigsministeriet som tidligere nævnt foretage undersøgelser af projektet i sommeren 1860.

Da Monrad den 19. december 1860 forelagde regeringens forslag til et jernbanesystem i Jylland og på Fyn, var der imidlertid intet afsnit om en vestjysk bane. Indenrigsministeren var i tvivl om hensigtsmæssigheden af at anlægge hestebaner, blandt andet fordi han i Frankrig havde set forhold, der lignede de vestjyske, og hvor den franske regering efter grundige undersøgelser var nået



N.H. Holst, 1828-1889. Holst arbejdede sammen med J. C. F. Dreyer ved de jysk-fynske jernbaneanlæg i 1850'erne. Fra 1861 var han kontrollerende ingeniør ved samtlige jernbaneanlæg i området. Siden blev han direktør for de jysk-fynske jernbaner og generaldirektør for Statsbanerne.

(Kort- og Billedsamlingen, Det kgl. Bibliotek).

frem til, at det var bedre at anlægge lette lokomotivbaner, der tilmed havde vist sig mindre bekostelige end hidtil antaget. Hertil kom, at ministeren ikke fandt det helt afgjort, om Struer skulle være udgangspunktet, og at det sydlige tilslutningspunkt måtte afvente afslutningen af kontrakten om den slesvigske bane.<sup>110</sup>

Undersøgelserne af en vestbane fortsatte dog i Monrads tid som indenrigsminister. Således beordredes N. H. Holst, der var kontrollerende ingeniør ved samtlige jernbaneanlæg i Jylland/Fyn<sup>111</sup>, i maj måned 1861 til at projektere en lokomotivbane fra Holstebro til et punkt i det sydvestlige Jylland.<sup>112</sup>

En sådan bane blev endnu mere aktuel efter afståelsen af herugdømmerne i 1864. Eksportvejen sydpå gennem den jyske halvø var stadig af stor betydning for udførslen af kvæg, men der måtte fremtidig betales told af udførselsvarer ved grænsen. Udsigten til økonomisk og måske endog politisk afhængighed af Tyskland satte gang i arbejdet med at skabe nye handelsveje og udbygge handelen med England. I 1865 fremkom et lovforslag om en havn ved Strandby (Esbjerg) og en jernbane dertil fra



Fra J. H. Mansas kort over Jylland, der er vedlagt Vejle amtsråds skrivelse til indenrigsministeriet af 8 feb. 1870.

*Signaturforklaring:*

- Den af amtsrådet indtegnede linie.
- .....** Den rekonstruerede oprindelige linie.

Vamdrup<sup>113</sup>, men det blev stillet i bero af et folketingsudvalg, indtil havnemulighederne var nærmere undersøgt.<sup>114</sup>

To banestrækninger, Vamdrup-Strandby og Strandby-Ringkøbing-Holstebro, blev også genstand for undersøgelser, foretaget af indenrigsministeriets teknikere; men banerne blev ikke taget med i indenrigsminister J. B. S. Estrups<sup>115</sup> lovforslag om jernbaner i Jylland, der blev forelagt den 6. januar 1868. Ministeren mente nemlig, at anlægget af en havn ved Vesterhavet måtte foretages, før banerne kom.<sup>116</sup>

Samtidig med jernbaneforslaget forelagde Estrup også et lovforslag om et havneanlæg ved Esbjerg. Under første behandling i folketinget blev det fra flere sider beklaget, at en vestbane ikke fandtes i regeringens forslag.<sup>117</sup> Under udvalgsbehandlingen blev det derfor foreslået, at lovudkastet blev udvidet med en bane fra Holstebro forbi Ringkøbing og Varde til havnen ved Esbjerg, samt fra denne til et punkt på østbanen.<sup>118</sup> Disse to baner skulle være anlagt senest den 1. juli 1874.<sup>119</sup> Forslaget vedtoges, og 24. april 1868 kom lov om udvidelse af det jyske banenet, der bl.a. omfattede en vest- og en sydbane. Samme dag kom også lov om anlæg af en havn ved Esbjerg.<sup>120</sup>

Den linieføring for vestbanen, som ministeriets teknikere var nået frem til i 1868, blev genstand for flere ændringsforslag. Derfor er det nødvendigt at få klarlagt forløbet gennem Vestjylland. Det kompliceres imidlertid af, at de talrige kort og planer, der blev omtalt i skrivelserne mellem teknikerne og ministeriet, som tidligere nævnt ikke synes at eksistere længere. Det eneste kort, der findes i de undersøgte arkivalier, er et eksemplar af J. H. Mansas kort over Jylland, hvorpå er indføjet en vestbane og forskellige linieføringer for en sydbane. Kortet er vedlagt en adresse fra Vejle amtsråd af 8. februar 1870 angående sydbanens retning.<sup>121</sup> Stort set den samme linieføring for banen findes på L. Boths Amtskort over Danmark, hvor kortene over Ribe og Ringkøbing amter var fra 1872. Linieføringen er dog hverken identisk med det oprindelige projekt eller med den endelige udformning af banens place-

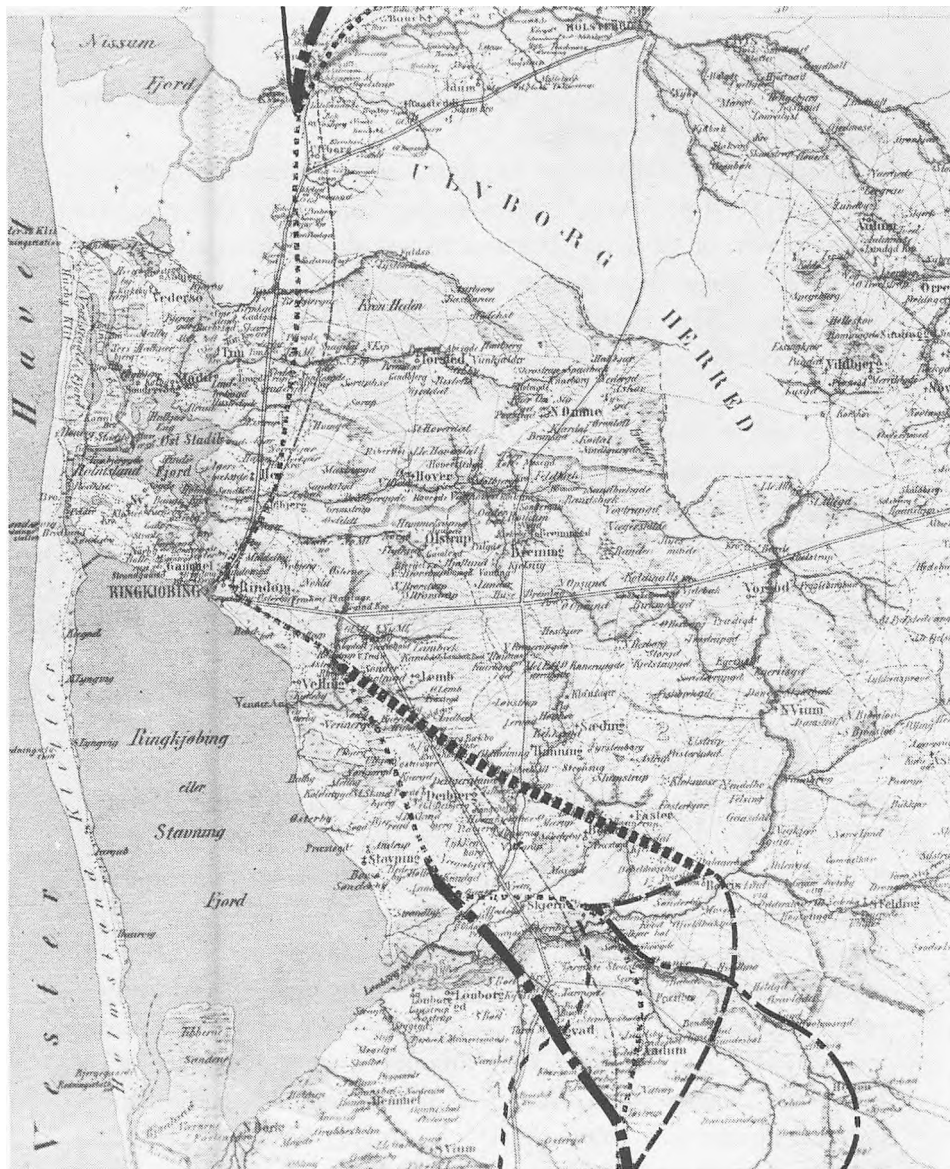


ring, snarere en blanding af begge dele, tilsat ændringer fra forslag, der ikke blev realiserede.

Korrektionen af disse kort må derfor foretages ud fra de beskrivelser af 1868-projektet, som især forekommer i skrivelser fra overingeniør for de nye anlæg ved de jysk-fynske jernbaner, J. W. Tegner.<sup>122</sup> Ifølge disse skulle banen udgå fra Holstebro i vestlig retning over Naur by til Øster-Vemb, hvor den drejede mod syd og krydsede Stor- og Lilleåen ved Skærum Mølle. Dette svarede til kortenes linieføring, hvorimod der ikke er overensstemmelse om det videre forløb mod syd til Ringkøbing. Ifølge Tegner skulle banen føres sydpå forbi Nr. Vosborg og Ulfkjær, tæt om Voldbjerggård (ved He), over Ringkøbing-Holstebro vejen, derefter på dennes vestlige side til krydset med Silkeborg-Ringkøbing vejen ved Ringkøbing. Denne beskrivelse svarer ikke til kortenes linieføring, der gik i en bue ind i landet over Kronheden til Ringkøbing uden at krydse Ringkøbing-Holstebro vejen.

Strækningen fra Ringkøbing til amtsgrænsen frembyder også manglende overensstemmelse. Ifølge skrivelserne skulle banen følge det flade land ved Ringkøbing Fjord mellem Lem og Dejbjerg, hvilket vil sige vest om bakkepartiet ved Dejbjerg. Derefter drejede linien i østlig retning ved S. Vognbjerg for at passere Skjern Å ved Lundenæs (mellem Skjern og Borris) og gå videre til amtsgrænsen ved Tøstrup. Det betød, at banen lå på den vestlige side af Ringkøbing-Varde vejen og først skar denne ved Skjernådalen. På kortene krydser banen allerede landevejen ved Faurby syd for Lem og går derefter øst om Dejbjerg til Lundenæs og videre til Tøstrup. Denne østlige linieføring var ganske vist blevet undersøgt i årene op til 1872 efter henstillinger fra blandt andet indenrigsministeriet, men den blev endelig forkastet i 1872. I Ribe amt var banen projekteret fra Tøstrup til Esbjerg med en linieføring, der stort set svarede til den, der er afsat på Boths kort.<sup>123</sup>

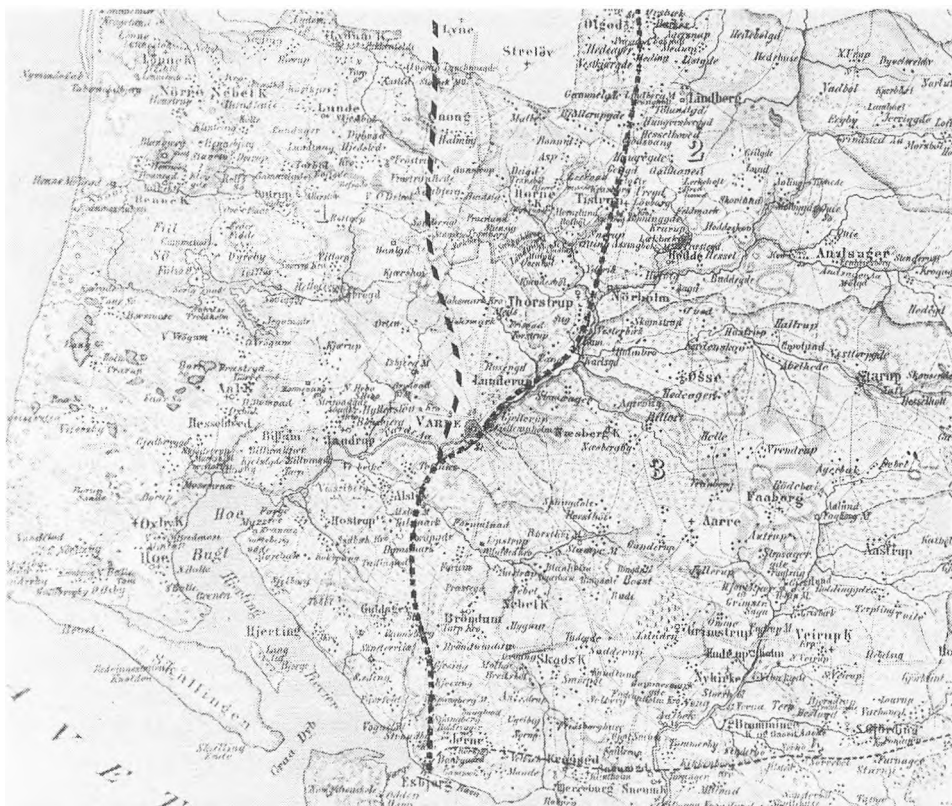
Årsagen til unøjagtighederne på amtsrådets kort må antagelig ligge i, at andragendet primært gjaldt sydbanen, hvorfor vestbanen kan tænkes blot at være afsat efter hovedpunkterne og med



Fra L. Both: Amtskort over Danmark, 1872. Ringkøbing amt.

**Signaturforklaring:**

- Den rekonstruerede oprindelige linie.
- - - - - Den nordlige forlængning over Damhuset. 1868-69.
- · - · - Linien øst om Påbøl Banke i Houen sogn, 1868.
- - - - - Linien over Borris. 1868
- - - - - Den vestlige linieføring. 1869.
- Den østlige linieføring. 1872.
- Tegners ændringsforslag. 1870-71.



Fra L. Both: Amtskort over Danmark, 1872. Ribe amt.

**Signaturforklaring:**

- ..... Den rekonstruerede oprindelige linie.
- Den vestlige linieføring. 1869.

mindre omhu i linieføringen mellem disse. At Boths kort også er ukorrekt på en del af linien, kan for Ringkøbing-Skjern Å strækningens vedkommende skyldes uvished om, hvilken linie der ville blive foretrukket, hvorfor måske den for Both mest sandsynlige blev indtegnet. Derimod forekommer det besynderligt, at strækningen fra Holstebro til Ringkøbing dels er afsat med den oprindelige linieføring, der blev ændret 1870-71 og dels med en linieføring, der ikke synes identisk med den oprindelige og heller ikke forekommer at være afledt af et andragende om ændring af denne.

Ændringsforslagene til den projekterede linieføring drejede sig om to sektioner af banen. Dels ønskede man en mindre ændring af strækningen fra Naur til overgangen ved Storåen, og dels blev linien fra Ringkøbing til Varde udsat for krav om betydelige forandringer.

Det første gik ud på at give banen en nordligere retning fra Naur by, således at den krydsede Ringkøbing-Lemvig vejen i nærheden af Damhusbroen (ca. 3 km nord for det nuværende Vemb). Herfra skulle banen gå sydpå og føres tæt vest for Skærum Bro.<sup>124</sup> Ønsket om denne ændring fremkom fra Ringkøbing amtsråd, der indsendte en anmodning til ministeriet den 18. december 1868, og en række nordvestjyske sogneråd, hvis andragende blev modtaget den 16. oktober 1869. Det drejede sig om Bur, Vemb og Gørding sogne i Hjerm herred, af hvilke de to førstnævnte ville blive berørt af banen. De resterende 15 sogne lå i Skodborg-Vandfuld herreders vestlige del.

Ringkøbing amts andragende var udfærdiget af vejinspektør S. Hylling, der tog udgangspunkt i en udtalelse i rigsdagen af indenrigsministeren. Estrup havde her fremhævet, at den vestlige retning var valgt af hensyn til Lemvig-egnen, og Hylling foreslog da den omtalte ændring af linieføringen, fordi den ville komme Lemvig-egnen endnu mere til gode. Punktet ved Damhuset ville tillige være et mere hensigtsmæssigt tilknytningspunkt for en eventuel bane til Lemvig. Endvidere fremførte Hylling, at hans forslag indebar, at Storåen blev passeret på et sted, der for såvel ekspro-

priation som bygning var bedre end projektets overgangssted, hvortil kom, at en bro over Lilleåen kunne spares.<sup>125</sup>

Argumentationen blev udbygget i en ny skrivelse fra amtsrådet til ministeriet den 8. juli 1870, hvori der anførtes gunstige terrænforhold ved en nordligere linie samt en kortere og billigere bro over Storåen. En eventuel sidebane til Lemvig ville blive kortere og undgå bro over Storåen.<sup>126</sup>

De lokale myndigheder, amtsrådet og sognerådene (hvis skrivelse også byggede på Hyllings undersøgelser), argumenterede således ud fra egnessige og anlægstekniske hensyn, idet banens betydning for Lemvig-egnen fremhævedes, og der blev gjort opmærksom på det uheldige i at lade Skærum Bro-egnen være »drejningspunkt« mod syd, da det betød broer over både Storåen og Lilleåen samt dårlig adgang til banen for befolkning i egnen nord for åen.

Ministeriet sendte de indkomne andragender til udtalelse hos direktør Holst og overingeniør Tegner, og den 30. december 1870 forelå en redegørelse fra Tegner. Han anbefalede, at forlægningen over Damhuset blev gjort til genstand for nærmere undersøgelser i marken, fordi banen kun ville blive forlænget med en kvart mil (ca. 1,8 km), hvorimod Skodborg og Vandfuld herreder kom en halv mil (ca. 3,6 km) nærmere til banen. Desuden kunne baneforlængelsen opvejes af bedre betingelser for anlægget.<sup>127</sup> Holst bifaldt Tegnens anbefaling over for ministeriet, der i en skrivelse af 24. januar 1871 henstillede, at der blev foretaget en nærmere undersøgelse af forlægningen.

Resultatet heraf forelå den 18. april 1871. Det viste sig, at ændringen ville betyde en forlængelse af banen på ca. 7.000 fod (ca. 2,1 km), hvilket man anslog ville fordyre anlægget med omkring 30.000 rigsdaler. Dette beløb kunne vanskeligt klares med den meget stramme bevilling på 2.200.000 rdl., og teknikerne havde derfor undersøgt, om en mindre ændring af linien kunne imødekomme hensynet til Lemvig-egnen. De foreslog en linie, der udgik fra Øster-Vemb og blev ført nord om Vemb kirke, hvor den krydsede Lemvig-Ringkøbing vejen og sluttede sig til den ældre



J.W. Tegner, 1832-1909. Afdelingsingeniør ved kontrollen med de jyske jernbaner. Fra 1867 til 1906 var Tegner overingeniør ved anlægget af jysk-fynske statsbaner. Fra 1889 til 1902 var han tillige generaldirektør for Statsbanerne.

(Kort- og Billedsamlingen, Det kgl. Bibliotek).

linie ved Nr. Vosborg. Banen ville ikke blive længere og anlægsomkostningerne ikke forøget, men alligevel ville banen komme ca. 3.000 fod (omkring 0,9 km) længere mod nord. Med et ekspeditionssted ved Vemb kirke kunne den da betjene såvel Lemvigegnen som området ved Gørding, Vemb og Vosborg.<sup>128</sup>

De to andragender blev således underkastet tre instansers vurdering. Overingeniør Tegner, der stod for projekteringen af banen, lagde i første omgang vægt på den ringe forlængelse og den bedre betjening af oplandet, som forslaget betød. Derfor kunne han anbefale den nærmere undersøgelse, der viste, at omlægningen blev så meget dyrere, at han under hensyn til den bevilgede anlægssum fandt frem til et kompromis, der ikke betød en forøgelse af anlægsomkostningerne, men som stadig kunne betjene oplandet. I ingen af tilfældene havde hans overordnede, direktør Holst og ministeriet, indvendinger.

Problemerne med linieføringen mellem Ringkøbing og Varde kan opdeles i tre sektioner, der mere eller mindre overlapper hinanden:

- a. Strækningen fra Holmgårde syd for Ringkøbing til Skjernå-dalen.
- b. Overgangen over denne.
- c. Linieføringen syd for ådalen mod Varde.

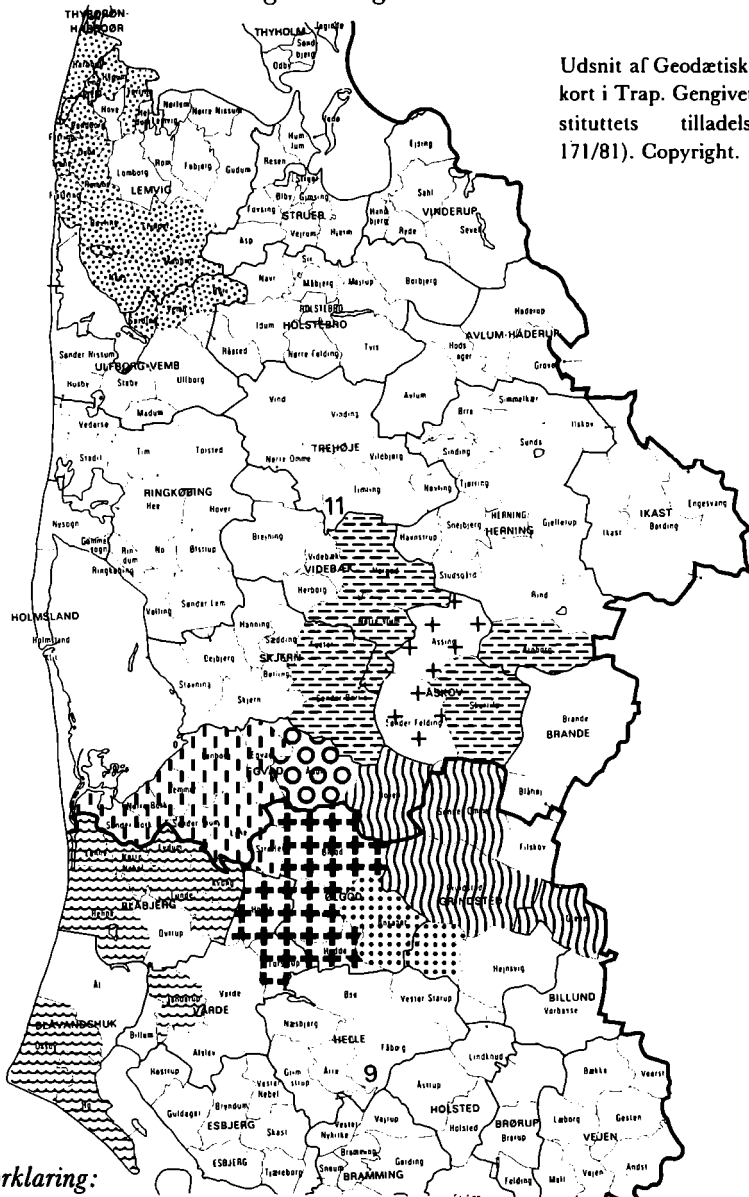
Sagen indledtes den 13. august 1868, da en række sogne beliggende øst for den projekterede linie indsendte en skrivelse til ministeriet. Hoven, Assing, Grindsted, Grene, S. Omme, Ansager og S. Felding anmodede om, at banen fra overgangen over Skjern Å måtte føres så langt mod øst, at linien kom øst for Påbøl Banke i Hoven sogn.<sup>129</sup> Ringkøbing amtsråds andragende fra 18. december samme år indeholdt tillige med det tidligere omtalte ønske om ændringen ved Skærum Mølle et andragende om at ændre overgangen over Skjern Å fra Lundenæs til Borris, altså også en østligere linieføring end den oprindelige.<sup>130</sup> Nogenlunde det samme ønskede en række beboere i de østligt i amtet liggende sogne Skarrild, Arnborg, Borris, FASTER, Vorgod og N. Vium, hvis andragende var afsendt 2. januar 1869.<sup>131</sup>

Disse forslag fra de østlige sogne fremkaldte en reaktion fra de vestlige sogne i egnen syd for Ringkøbing Fjord. På et møde i Brosbøl (syd for Egvad kirke) den 3. marts 1869 vedtoges et andragende om en linieføring fra tæt vest for Lundenæs, forbi Egvad og Lyhne kirker og tæt vest om Varde.<sup>132</sup> Endelig protesterede Horne, Torstrup, Ådum, Ansager, Hodde-Tistrup og Ølgod sogne mod de fremsatte forslag om at få banen henholdsvis mod øst og vest. De nævnte sogne besluttede på et møde i Ølgod den 30. marts 1869, at den mest hensigtsmæssige linie gik fra Varde, gennem Torstrup, forbi hovedgården Nørholm og Tistrup kirke, gennem Ølgod og Ådum sogne mod Lundenæs.<sup>133</sup> Denne linie svarede i det store og hele til ministeriets oprindeligt projekterede.

I en af Ringkøbing amtsråds senere skrivelser til ministeriet erkendtes det, at forlægningen over Borris ville forlænge og fordyre banen, hvorfor amtsrådet havde rettet opmærksomheden mod strækningen mellem Ringkøbing og Skjern Å. Her kunne banen med fordel gives en østligere retning ved at lade den overskære

# Kort over de andragende sogne i forbindelse med linieføringen.

Udsnit af Geodætisk Instituts kort i Trap. Gengivet med instituttets tilladelse (A. 171/81). Copyright.



## Signaturforklaring:

- Sognene, der androg om forlægnngen over Damhuset, 1869.
- ||||||| Sogne, der androg om forlægnngen øst om Påbal Banke, 1868.
- ===== Sognene, der ønskede en østlig linieføring i lighed med amtsrådets Borris-linie fra 1869 og som tillige foreslog en østlig linieføring i 1872.
- ~~~~~ Sogne bag ønsket om den vestlige linieføring, 1869.
- ++++ Sogne i »Ølgod-gruppen«, 1869.
- Sogne, der både sluttede sig til ønsket om den vestlige linieføring i 1869 og som i 1871 ønskede en linie svarende til Tegners ændringsforslag til overgangen over Skjern Å.
- + + Sogne, der både androg om forlægnngen øst om Påbal Banke i 1868 og som var med i forslaget fra 1872 om en østlig linieføring.
- ○ ○ ○ ○ Ådum sogn, der var med i »Ølgod-gruppen« i 1869 og som i 1871 ønskede en linie svarende til Tegners ændringsforslag til overgangen over Skjern Å.
- Ansager sogn, der både androg om forlægnngen øst om Påbal Banke i 1868 og som deltog i »Ølgod-gruppen«, 1868.



Ringkøbing-Varde vejen syd for Faurby i Lem for via dalen ved Bundsbæk Mølle at nå Lundenæs.<sup>134</sup>

Den 6. maj 1871 var der igen møde i Brosbøl med repræsentanter for Lønborg-Egvad, Hemmed-S. Vium, S. og N. Bork, Lyhne, Strelluf og Ådum sogne. Herfra gjorde man ministeriet i en skrivelse opmærksom på en linie fra Velling (syd for Ringkøbing) over Dejbjerg og Stauning gennem Skjern, forbi Tarm og gennem Ådum.<sup>135</sup>

I 1872 prøvede en række sogne et sidste forsøg på at få banen ført mere østpå fra Ringkøbing. Der blev foreslået en linie fra Holmgård til Kjeldstrup by i Faster sogn, derfra over den østlige del af Borris sogn, om muligt ad Borris kirke til Præstbro i Ådum sogn og ad kirken og Vittarp til Ølgod.<sup>136</sup>

Mens sognene i Ulfborg og Hind herreder ikke synes at have taget del i debatten omkring vestbanens nærmere placering, var der altså anderledes aktivitet i sognene i Ringkøbing amts sydlige og Ribe amts nordlige del. Otte sogne i Bølling og Hammerum herreder, størstedelen af Vester Horne herred, samtlige sogne i Nørre og Øster Horne herreder samt enkelt sogne i Slaugs og Nørvang (Vejle amt) herreder var involveret i de nævnte andragender til ministeriet.

Årsagen kan for en dels vedkommende ses i den kædereaktion, der startedes af de østlige sognes krav om en østligere linieføring. Det fik de vestlige sogne til at anmode om en vestligere linieføring, hvad der igen fik »Ølgod-gruppen« til at foreslå banen midt imellem de to nævnte forslag.

Da nogle af disse sogneandragender blev forsynet med underskrifter af beboerne, er det muligt at få et indtryk af, hvilken opbakning der var i sognene. I Skarrild sogn havde 76 af sognets ca. 680 indbyggere skrevet under på andragendet fra 1869, hvilket ikke tydede på den helt store tilslutning. Men da underskrifts-listerne viser, at det var ejendomsbesiddere og -brugere (skatteydere) i sognet, der var blevet anmodet om at skrive under, må underskriftsantallet ses i forhold til antallet af ejendomme i et sogn.

En opgørelse herover findes i Oversigt over hartkornets og jordejendommenes Fordeling 1873 udarbejdet af Statistisk Bureau.<sup>137</sup> Der er dog især to usikkerhedsfaktorer ved en sådan sammenligning. Dels at optællingen af ejendommene ikke foregik i 1869, hvor de relevante andragender cirkulerede til underskrift, men fire år efter i 1873, hvilket gør, at der kan være sket en til- eller afgang i antallet af ejendomme, dels at ejer og bruger kunne bo i samme ejendom, hvad der til en vis grad kan efterprøves ved en undersøgelse af de relevante folketællingsskemaer. Det er dog ikke sket på grund af materialets størrelse. Derfor er det ikke muligt at give et præcist tal for sogneboernes interesse i sagen, men kun et skøn.

Taget under ét synes omkring halvdelen af ejendomsbesidderne og -brugerne at have skrevet under på et andragende. Dog var der en tendens til lidt større tilslutning i de vestlige sogne end i de øvrige. Der var en klar tilbøjelighed til stor opbakning i de sogne, der havde udsigt til at få god nytte af det enkelte baneforslag, således i Borris, Lyhne og Ølgod. Derimod er det ikke muligt at konstatere en tendens til svindende interesse for sagen, jo længere sognet lå fra den relevante linieføring. Eksempelvis lå Vorgod og Skarrild sogne omtrent i samme afstand fra den foreslåede østlige linie over Borris, men i Skarrild var tilslutningen procentuelt næsten dobbelt så stor som i Vorgod. I dette tilfælde kan forklaringen ligge i, at hovedlandevejen Herning-Ringkøbing gik gennem Vorgod sogn, der derfor ikke var så ringe stillet som Skarrild, hvad samfærdselsmidler angik.

Endnu mere uensartet var tilslutningen i de vestlige sogne, hvor den procentvise tilslutning i Ho f.eks. var dobbelt så stor som i nabosognet Oksby, mens Ål sogn overhovedet ikke deltog i andragendet. Det samme gjaldt for Ovtrup sogn, hvilket kan hænge sammen med dette sogns gode vejforbindelse med Varde.

Det må således konstateres, at tilslutningen fra de enkelte sogne synes at have været afhængig af de lokale forhold såsom det eksisterende vejnets omfang og kvalitet. Det er desuden ikke utænkeligt, at manglende tilslutning også kunne skyldes en generel uvilje mod jernbaner eller en mindre effektiv underskriftind-

samling i sognet, men begge disse muligheder kan hverken be- eller afkræftes af det foreliggende materiale.

En gennemgang af de indsendte andragendes argumenter for denne eller hin linieføring viser, at sognenes anmodninger i nogen grad var præget af lokalpatriotisme og indbyrdes modstridende oplysninger. De østlige sogne pegede på den betydning, en bane kunne have for hedeegnenes opkomst, på hensynet til områdets landbrugsproduktion og industri (Clasonsborg Klædefabrik) samt ikke mindst på, at de havde et rimeligt krav på bedre kommunikationsmidler.<sup>138</sup> Samtlige fortalere for en østligere linieføring mente, at en sådan burde foretrækkes også af hensyn til en forbindelse med en eventuel forlængelse af Skanderborg-Silkeborg banen, idet denne tværbane derved ville blive kortere og billigere.<sup>139</sup>

Argumentet med tilpasningen til den videre udvikling af bane-nettet berørtes også af de vestlige sogne, idet de hævdede, at en østlig linieføring ville så godt som udelukke tværbaner mod vest, hvorimod en vestlig linieføring sandsynligvis ville blive udbygget med tværbaner gennem Midtjylland til den østjyske bane.<sup>140</sup> De vestlige sogne i Nørre og Vester Horne herred fremførte endvidere det urimeligt i at give banen en østlig retning til fordel for de derværende tyndt befolkede egne, hvis udførsel af varer næppe syntes at overstige det beløb, der årligt fiskedes for fra Lønne sogn. Desuden ville banen komme gennem et hedeområde, som Hedeselskabet nærmest havde opgivet at opdyrke. Derimod burde banen gives en vestligere linieføring af hensyn til de ret tæt bebyggede vestlige sogne med deres større landbrugsproduktion.<sup>141</sup>

De vestlige sognes argumenter fik heller ikke lov til at stå uimodsagt, idet de mellemliggende: Ådum, Ansager, Hodde, Tistrup, Horne, Torstrup og Ølgod protesterede mod de østlige og vestlige planer. Deres sogne burde foretrækkes, fordi netop de havde reelle udviklingsmuligheder på grund af områder med uopdyrket jord af god kvalitet og en stigende overgang til selveje

blandt egnens bønder, der kunne få en heldig indflydelse på den materielle udvikling. Den vestlige linie ville komme til at gå gennem ufrugtbare hedestrækninger, og banen ville da ikke give »så stort et udbytte, som ved at føres gennem godt befolkede og opdyrkede eller til opdyrkning velskikkede egne«. <sup>142</sup>

Alle de andragende sogneråd var på det rene med, at det ikke var nok at henvise til egnens tarv og krav, men at argumenterne også skulle indeholde aspekter, der kunne imødekomme teknikernes hensyntagen til anlægsomkostningerne. Derfor fremhævedes, at netop deres linie var begunstiget af et jævnt terræn eller andre omkostningsbesparende forhold. <sup>143</sup>

Det eksisterende vejnet inddroges også i et par tilfælde i argumentationen. »Ølgod-gruppen« fandt det således uheldigt, at den vestlige linieføring ville følge hovedlandevejen i kort afstand, idet det ville medføre, at vejens benyttelse ville mindskes i betydelig grad. Derimod overflødiggjorde jernbanen ikke vejnettet i de sogne, der udgjorde »Ølgod-gruppen«. <sup>144</sup>

Hensynet til vejnettet spillede ligeledes ind i amtsrådets argumentation, men til forskel fra sognene havde amtet ladet sagen undersøge af dets teknikere, førend skrivelserne blev udfærdiget. Amtsrådets holdning blev udtrykt af vejinspektøren i en skrivelse 22. juli 1868. Jernbanens retning skulle, »for så vidt det lader sig gøre uden alt for store opofrelser, bestemmes således, at dens stationer kunne lægges på punkter, hvor de ikke alene straks kunne yde en tilstrækkelig nytte, men hvor de tillige kunne bevirke, at vejnettet i amtet bliver fuldkomnere end efter den alt udstukne retningslinie for banen«. <sup>145</sup>

Det vil sige, at amtsrådet i sin argumentation tog så meget hensyn til anlægsomkostninger, at forslaget til en linie over Borris til en vis grad blev taget tilbage (se side 57), fordi man indså, at det ville medføre en betydelig forlængelse og fordyrelse af banen. I stedet fremkom forslaget om den mindre forlægning mellem Ringkøbing og Skjern Å af hensyn til banens opland, hvilket ville sige en kombination af egns- og forrentningshensyn.

Andragenderne fra perioden 1868-70 blev vurderet af Tegner sammen med den side 54 omtalte forlægning ved Vemb.

Overingeniøren kunne med nogen skepsis gå med til at se nærmere på en østlig placering mellem Ringkøbing og Skjern Å. Desuden foreslog han at undersøge en ændring af overgangsstedet ved åen, så at banen ville komme i berøring med Skjern og Tarm. Forslagene om en østligere eller vestligere linieføring mellem Skjern Å og Varde fandt Tegner absolut utilrådelige, fordi de ville bringe banen igennem forholdsvis øde områder med deraf følgende mindre trafik og nyttevirkning. Desuden ville sådanne linieføringer medføre væsentligt forøgede anlægsomkostninger på grund af enten terrænvanskeligheder eller en forlængelse af banen. Disse forslag ville være vanskelige at gennemføre med den sum, der var bevilget. Ved projekteringen af linien var der, fremførte Tegner, blevet taget hensyn dels til terrænforholdene, eksempelvis var banen ført vest om bakkepartiet ved Dejbjerg, dels til beskaffenheden af de berørte egne, hvilket kunne ses ved linieføringen over Ølgod og Torstrup, der gennemskar nogle af vestkystens tættest befolkede og mest frugtbare egne. Han kunne ikke anbefale ændringer i linieføringen, hvis de i større omfang afveg fra disse hensyn.<sup>146</sup>

Holst var i sin indstilling til ministeriet stort set enig med Tegner. Kun delte han ikke helt dennes skepsis over for den østligere linieføring syd for Ringkøbing, idet den ville berøre frugtbare egne i Vestjylland, samtidig med at den ville blive noget kortere end den projekterede linie. Det burde derfor undersøges, om dette kunne opveje udgifterne til de større jordarbejder, som den medførte.<sup>147</sup>

Ministeriet bifaldt Holsts indstilling, og de nærmere undersøgelser gik i gang med blandt andet udarbejdelse af længdeprofil for de forskellige retninger.<sup>148</sup> Arbejdet syd for Ringkøbing viste, at jordarbejdet ville blive meget mere omfattende med en østligere linieføring, hvortil kom at også andet arbejde i forbindelse med anlægget ville blive forøget. Det blev da klart for Tegner, at det

ikke var muligt at gennemføre en ændring for de til rådighed værende midler. Undersøgelserne blev derfor standset. Derimod ville ændringen ved overgangen over Skjern Å betyde en forkortelse af banen på ca. 7.800 fod (ca. 2,4 km), hvad der sammen med gunstige terrænforhold ville betyde en besparelse, der dog ville opbruges ved den merudgift, som den længere overgang over åen betød.

Tegner anbefalede da forlæggningerne ved Vemb og Skjern Å, men frarådede ændringen syd for Ringkøbing, idet de to førstnævnte kunne gennemføres uden forøgede anlægsomkostninger, samtidig med at de ville give banen en bedre lokal beliggenhed og forkorte hele vestbanen med ca. 8.000 fod (omkring 2,5 km).<sup>149</sup> Holst havde samme opfattelse, hvorefter ministeriet godkendte ændringerne.<sup>150</sup> Men det ønskede en yderligere undersøgelse af en østlig linie fra Faurby til Skjern øst om landevejen, men vestligere end det tidligere forslag. Forslaget var forårsaget af den vestlige retning, banen nu fik med det nye overgangspunkt ved Skjern Å.<sup>151</sup> Men heller ikke dette forslag kunne gennemføres uden væsentlige stigninger i anlægsomkostningerne, og Tegner måtte fortsat anbefale den oprindelige linie fra Ringkøbing til S. Vognbjerg.<sup>152</sup> Ministeriet var stadig ikke tilfreds og beordrede fornyede undersøgelser<sup>153</sup>, der dog ikke gav andet resultat<sup>154</sup>, og først i marts 1872 måtte ministeriet bøje sig og approbere linien.<sup>155</sup>

En ikke ringe del af de vestjyske sogne viste en betydelig interesse og aktivitet for at få indflydelse på vestbanens linieføring mellem hovedpunkterne. Meget tyder på, at sognerådene og de befuldmægtigede deri havde opbakning fra omkring halvdelen af sognenes ejendomsbesiddere og -brugere. De ønskede ændringer blev primært begrundet med hensyn til egnens tarv og krav på transportmidler samt underbygget med anlægstekniske og dermed omkostningsmæssige argumenter. Det samme var tilfældet med Ringkøbing amtsråds andragender, blot med den forskel, at disse andragender var baseret på forudgående undersøgelser af amtets

kommunikationsnet, i hvilket jernbanen skulle indpasses på en sådan måde, at så stor en del af amtet som muligt kunne få nytte af denne fornyelse af transportvæsenet.

Vurderingen af disse andragender foretoges af overingeniør Tegner, direktør Holst og ministeriet, af hvilke Tegner må siges at have haft en væsentlig, om ikke den væsentligste, indflydelse på holdningen til de lokale ændringsforslag. Det var ham, der forestod undersøgelsen af, om ændringsforslagene kunne accepteres, og i de fleste tilfælde fulgte Holst og ministeriet hans indstillinger. I det enkelte tilfælde, hvor ministeriet ikke straks ville acceptere Tegnens vurdering, måtte det dog give efter til sidst.

Tegner havde projekteret vestbanen ud fra hensynet til terrænforholdene og til beskaffenheden af de berørte egne, med andre ord til banens anlægs- og driftsomkostninger. Herudfra blev de indkomne andragender bedømt og for det meste forkastet. Det er således karakteristisk, at de eneste ændringer, der blev foretaget i det oprindelige projekt, var to mindre forlægninger, der begge var foreslået af teknikerne selv; det ene dog foranlediget af andragender fra Ringkøbing amtsråd og sognene nord for Storåen.

Det er ligeledes et gennemgående træk, at sognenes andragender blev forkastet, bortset fra de tilfælde, hvor deres krav faldt mere eller mindre sammen med den projekterede linie. Forkastelsen begrundedes i længere linieføring med deraf følgende højere anlægsomkostninger og henvisning til mindre gunstigt opland og deraf følgende dårligere forrentning.

Amtsrådets ønsker behandledes mere positivt, dels fordi de var bedre underbyggede og ikke prægede af lokalpatriotisme, dels fordi de i højere grad tog hensyn til de principper, banen var projekteret efter. Derfor accepteredes den nordlige forlægning, omend i modificeret form, mens den østlige linieføring mellem Ringkøbing og Skjern Å forkastedes efter flere grundige undersøgelser.

Det må konkluderes, at den lokale indflydelse på linieføringen mellem hovedpunkterne var beskeden for vestbanens vedkommende; det var teknikerne, der afgjorde den nøjere retningslinie.

### *Placeringen af vestbanens ekspeditionssteder*

Mens forslagene til ændring af linieføringen var samlet om visse dele af strækningen, dækkede de fremkomne forslag til ekspeditionsstederne hele linien fra Gjesing i syd til Naur i nord.

Allerede under diskussionen om linieføringen dukkede de første forslag op. På grund af den omtalte mangel på kort er det ikke muligt at konstatere på hvilke punkter, ministeriets teknikere havde foreslået ekspeditionssteder. Vejinspektør Hylling omtalte i 1868 et kort, hvorpå Holst skulle have indtegnet de påtænkte ekspeditionssteder, men da dette kort ikke kan findes, og da der heller ikke haves skriftlige opgørelser herover, er det ikke muligt at rekonstruere placeringen af ekspeditionsstederne på samme måde, som det lod sig gøre med linieføringen.<sup>156</sup>

De første forslag fremkom i sammenhæng med andragenderne om en nordligere linieføring ved Vemb, idet denne ændring kunne kombineres med et ekspeditionssted ved Damhuset.<sup>157</sup> I 1872-73 blev holdepladser ved Naur og Bur bragt i forslag<sup>158</sup>, og syd for Storåen var der ønske om et ekspeditionssted ved Ulfkjær, hvor Husby-Staby-vejen løb ud i hovedlandevejen i nærheden af Ulfkjær kro.<sup>159</sup> En række sognebeboere i området mellem Nr. Voseborg og Ringkøbing foreslog et ekspeditionssted i Tim sogn ved Nøderup, mens andre ønskede det lagt ved Mølgård i samme sogn.<sup>160</sup> Ligesom strækningen mellem Ringkøbing og Skjern Å havde voldt problemer, hvad fastlæggelsen af linieføringen angik, gav den også vanskeligheder med hensyn til ekspeditionsstederne. Nogle sogne ønskede et ekspeditionssted ved Dejbjerg<sup>161</sup>, mens andre ønskede det ved Kjærsgårde i Lem<sup>162</sup>, og en enkelt foretrak et ekspeditionssted ved Holmgårde i samme sogn.<sup>163</sup> Omkring Skjern Å var der ligeledes divergerende opfattelser. Mange sogne i Bølling herred ønskede et ekspeditionssted nord for åen<sup>164</sup>, mens sogne syd for åen foretrak det placeret ved Tarm.<sup>165</sup>

Omkring Varde var der forslag om holdepladser ved Sig<sup>166</sup> og Gjesing.<sup>167</sup>

Mens 54 sogne havde været med i debatten om placeringen af



banens forløb, søgte 53 at få indflydelse på placeringen af ekspeditionsstederne. Af disse 53 henvendelser var 18 vedlagt lister med underskrifter, hvorimod 29 af de 54 linieføringsandragender var underbygget med underskrifter.

Ved en undersøgelse af befolkningens opbakning bag ønskerne om placering af ekspeditionssteder kan der konstateres en vis afmatning i de sogne, der også havde indsamlet underskrifter i forbindelse med ønsker om ændringer i linieføringen. Bortset fra Faster sogn var der tale om en betydelig nedgang i underskriftallet for Vorgod, N. Vium, Arnborg og Borris sogne. Derimod var der en betydelig procentvis tilslutning i de sogne, der i givet fald ville få et ekspeditionssted, således i Naur, Bur og Bryndum, mens tilslutningen i de nabosogne, der støttede bestræbelserne, var af et mindre omfang, eksempelvis i Idom og Vemb samt Guldager og Jerne.

Der var således ikke tale om helt den samme aktivitet fra sognenes beboeres side som ved linieføringsproblematikken, hvilket for nogle sognes vedkommende kunne hænge sammen med en vis afmatning efter afslagene i forbindelse med linieføringen. Der tænkes her især på sognene omkring Borris.

Så godt som samtlige andragender lagde vægt på oplandets størrelse og på vejforbindelserne herfra til de ønskede ekspeditionssteder.

Torsted sogns andragende om et ekspeditionssted ved Mølgård i Tim var typisk i så henseende. På det nævnte sted fandtes et knudepunkt af tre veje, der ville tilføre banen trafikken fra et stort opland, nemlig N. Omme, Torsted, Tim, Vedersø og det nordlige af Stadil sogn, et opland, der ifølge andragerne skulle have henimod 2.200 beboere.<sup>168</sup> Et tilsvarende argument fremførtes af de østlige sogne omkring Borris, der tidligere havde foreslået en østlig linieføring. Da forslaget ikke blev taget til følge, ønskede de i stedet et ekspeditionssted i nærheden af Skjern Bro, idet der her var et samlingspunkt for disse sognes vestgående veje. Sognene hævdede i den forbindelse, at de udgjorde den betydeligste del af

jernbanens opland på den midterste del af strækningen Ringkøbing-Varde. Det var derfor rimeligt, at der ved placeringen af ekspeditionssteder blev taget hensyn til vejforbindelsen fra disse sogne.<sup>169</sup>

I nogle tilfælde herskede der en vis uenighed om tilstedeværelsen og anvendeligheden af det vejnet, der kunne knyttes til et ekspeditionssted. Således fremhævede et andragende fra Naur med omliggende sogne, at en stor mængde første klasses biveje fra sognene Vejrum, Sir, Ølby, Asp og Fovsing gik til Naur, hvor de løb sammen med hovedvejen Holstebro-Ringkøbing. Derimod kunne der i følge andragendet fra Naur ikke placeres et ekspeditionssted noget sted i Bur sogn, hvortil der ikke førte andre første klasses biveje end den »gamle landevej«, Ringkøbing-Holstebro landevejen. Desuden ville sognene nordvest for Bur foretrække Lemvig-Ringkøbing vejen til Vemb.<sup>170</sup>

Et lignende forhold måtte dog antages at have været gældende for Naur, idet det var vanskeligt at se, hvorfor beboerne i Fausing, Ølby, Vejrum og Sir sogne med nogen fordel kunne benytte et ekspeditionssted i Naur, al den stund de havde nærmere til både Struer, Hjerm og Holstebro jernbanestationer, selv om vejen dertil skulle være ringere end til Naur.

Et andragende fra Bur viste, at der her herskede en lidt anden opfattelse af vejenes kvantitet og kvalitet samt oplandets størrelse. To betydelige biveje ville nemlig støde til banen i Bur, og på begge veje var der en »ikke ubetydelig færdsel«. Det drejede sig om en vej fra Møborg sogn samt den gamle Oddesundvej, der blandt andet satte Asp sogn i forbindelse med Bur. Tillige regnede andragerne med trafik fra oplandet syd for Storåen, fra Idom og Råsted sogne.<sup>171</sup>

Det var ikke ganske givet, at andragerne fra Naur havde ret, når de fremførte, at beboerne fra Møborg sogn ville søge ekspeditionsstedet i Vemb, eftersom afstanden fra Møborg til Bur og Vemb var omtrent den samme, men Bur lå ca. 1 mil (7,53 km) nærmere Holstebro, hvortil det var sandsynligt, at flertallet af rejserne fra egnen gik. Tilmed kunne Bur uden tvivl regne med

trafik fra de nordlige dele af Råsted og Idom sogne, hvorimod Oddesundvejen næppe kunne trække trafik til et ekspeditionssted i Bur.

Det eksisterende rejsemønster blev i flere tilfælde inddraget i argumentationen i sammenhæng med oplandet og vejforbindelserne. Fra det tidligere omtalte møde i Brosbøl den 6. maj 1871 (se side 59) fremførtes til støtte for et ekspeditionssted i Tarm, at tilstedeværelsen af apotek og distriktslæge samt flere handlende og håndværkere bevirkede, at beboerne i de omliggende sogne allerede var vant til at age til Tarm.<sup>172</sup> Dette var korrekt, for så vidt som Tarm lægedistrikt dækkede Nørre Horne herred og seks sogne i Bølling herred; men der var også andre instanser, som var fælles for oplandet. Det gjorde sognene nord for Skjern Å opmærksom på i deres argumentation for at få et ekspeditionssted placeret i Skjern fremfor i Tarm. De fremførte, at Tarm lægedistrikt eksempelvis ikke dækkede de nordlige sogne i Bølling herred; derimod havde folk fra alle egne af herredet jævnlige ærinde på herredsfogedens kontor eller i ting- og arresthuset, som var placeret ved Skjern, der således måtte betragtes som et centralt punkt.<sup>173</sup>

Andragerne havde ret i, at placeringen af jurisdiktionen i Skjern bevirkede, at det var et af egnens centre, idet også Nørre Horne herred hørte under administrationen i Skjern. Det var ligeledes korrekt, at nogle af de andragende sogne i den nordlige del af Bølling herred ikke hørte under Tarm lægedistrikt, men de hørte heller ikke alle under jurisdiktionen i Skjern. To af de otte sogne, der stod bag andragendet om et ekspeditionssted i Skjern, hørte for begge instansers vedkommende under Herning, mens tre nordlige sogne i Bølling herred skulle søge Ringkøbing og ikke Skjern tinghus.<sup>174</sup>

Torsted sogneråd beskæftigede sig også med oplandsfunktioner, idet det henviste til, at Tim sogn havde tre købmænd, hvoraf især de to havde en større handel. Det forklarede ved, at landhandelen blev drevet i større omfang i en længere afstand fra

købstæderne, hvorfor det var naturligt at anlægge jernbanestationer ved vejknodepunkter i længere afstand fra købstæderne og holdepladser nærmere disse, in casu station ved Tim og holdeplads ved He.<sup>175</sup>

Stauning sogneråd fremsførte til forsvar for et andragende om et ekspeditionssted i Dejbjerg blandt andet, at dette sted lå omtrent midtvejs mellem Ringkøbing og Tarm, hvor sognerådet anså det for en selvfølge, at der blev anlagt ekspeditionssteder.<sup>176</sup>

Endelig gjorde mange andragender opmærksom på tilstedeværelsen af råstoffer, især tørvejord, der i givet fald ville kunne udnyttes og transporteres med banen.<sup>177</sup> Desuden kunne der blive tale om transport af gods i forbindelse med industriforetagender, således to teglværker i Bur.<sup>178</sup> Den ihærdigste i denne forbindelse var amtsrådsmedlem P. Smith fra Ny Mølle papirfabrik, der i flere skrivelser gjorde opmærksom på den godsmængde, banen ville kunne forvente, såfremt der blev anlagt et ekspeditionssted ved Holmgårde i Lem sogn. Foruden papirfabrikken ville også kartoffel-, ben- og kornmøller her kunne bidrage til banens omsætning.<sup>179</sup>

Da indenrigsministeriet efterhånden havde givet en foreløbig approbation af vestbanens delstrækninger, og disse var markeret i marken, var banen klar til besigtigelse.

Denne foretoges af en besigtigelseskommission, hvis sammensætning og arbejde var bestemt i en forordning af 5. marts 1845. Kommissionens formand blev kgl. kommissarius for de jysk-fynske statsbaner, M. H. Rosenørn.<sup>180</sup> Desuden skulle den bestå af fire kyndige mænd, hvoraf to skulle udnævnes af indenrigsministeriet og to af det amt, hvorigennem banen skulle gå. Dertil kom to repræsentanter for hver af de kommuner, der blev berørt af banen. Disse deltog dog kun i arbejdet, så længe kommissionen var i deres eget sogn. Derimod var den ingeniør, der havde foretaget linieudstikningen permanent medlem. Det samme gjaldt entreprenørernes eller aktieselskabets befuldmægtigede, men da det

i dette tilfælde drejede sig om en statsbane, mødte direktøren for de jysk-fynske baner op i stedet.<sup>181</sup> Stemmeberettigede var imidlertid kun de fem førstnævnte.

Kommissionen besigtigede banen i tre tempi. Den første strækning gik fra Esbjerg til grænsen mellem Ribe og Ringkøbing amter ved Tøstrup, og besigtigelsen foregik i dagene 24. til 30. oktober 1871. Der var ikke indkommet andragender om ændring i linieføringen eller om anlæg af ekspeditionssteder på denne strækning, og kommissionen enedes om at anbefale anlæg af landstationer tre steder, nemlig i Guldager, Tistrup og Ølgod sogne. Desuden var der mulighed for anlæg af en holdeplads i Torstrup sogn, hvis der med tiden skulle vise sig behov herfor. I sine begrundelser for placering af ekspeditionssteder lagde kommissionen navnlig vægt på fire faktorer. For det første krævedes et horisontalt parti på banen af hensyn til afvikling af togdriften. Det andet aspekt var gode vejforbindelser til landstationen som for eksempel i Guldager, hvor kommissionen foreslog en placering nær banens overskæring med Kolding-Hjertingvejen, i hvilken der yderligere udmundede flere sideveje, således at Guldager station ville kunne optage trafikken fra Hjertingegnen. Dette hang sammen med den tredje faktor, nemlig egnens beskaffenhed og befolkningstæthed. Ølgod station ville således blive begunstiget af en temmelig bebygget egn med gode vejforbindelser, mens Tistrup station ville blive placeret i et område af god beskaffenhed. Sidstnævnte ville desuden have en passende afstand til nabostationerne, hvilket var den fjerde og sidste faktor.<sup>182</sup>

Resultatet af besigtigelsen blev forelagt ministeriet, der approberede det foreløbigt den 6. marts 1872.<sup>183</sup>

Fra den 15. til den 24. januar 1872 var kommissionen i arbejde på strækningen mellem Ringkøbing og Holstebro. Den vedtog at anbefale anlæg af to landstationer, dels i Ulfborg og dels i Vemb sogn. Stationen i Ulfborg skulle placeres nær Ulfkjær kro i kort afstand fra det sted, hvor landevejene fra Holstebro og Lemvig mødtes, idet der herfra også var en vejforbindelse vestpå. Vemb station skulle ligge så nær landevejen til Lemvig som muligt. I



Ølgod station ca. 1918.  
(Lærer R.B. Uhr, Staby).

begge tilfælde taltes også om hensynet til de omliggendes egne gode beskaffenhed og befolkningstæthed. For Vembs vedkommende var der især tænkt på egnen omkring Lemvig.

Derudover havde der været forslag fremme om anlæg af flere ekspeditionssteder. Kommissionen ønskede ikke straks at tage stilling til forslagene ved forhandlingerne i He og Tim sogne. Endvidere var den direkte betænkelig ved at anbefale anlæg af ekspeditionssteder mellem Vemb og Holstebro på trods af et indkomment andragende om en holdeplads i Naur. Senere foreslog den at lade lokaltog holde ved et par nærmere bestemte ledvogterhuse imellem Vemb og Holstebro på torve- og markedsdage i en forsøgsperiode. Det samme foresloges for He sogn, mens den anbefalede en landstation i Tim som følge af de mange andragender herom, der var indkommet efter kommissionen havde forhandlet i det nævnte sogn.<sup>184</sup>

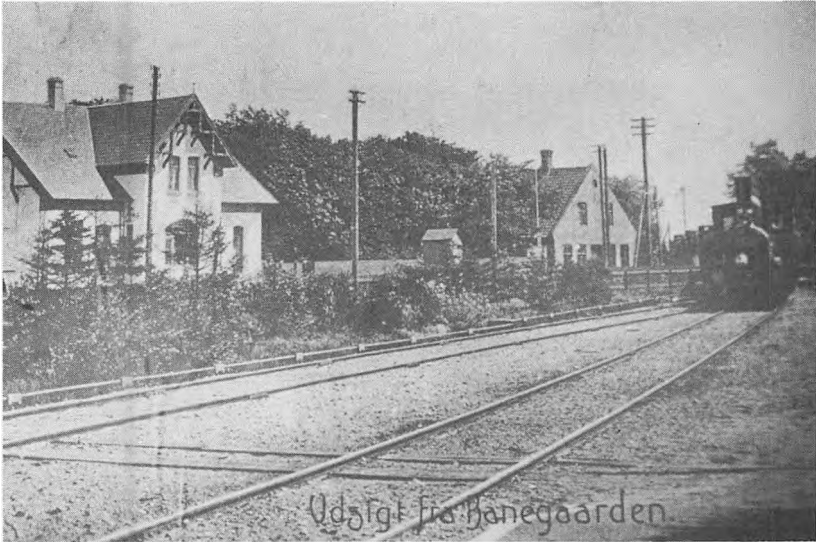
Den sidste del af vestbanen, strækningen fra Ringkøbing til amtsgrænsen ved Tøstrup, havde voldt en del problemer, da li-



Tim. Baneoverskæringen ved hovedgaden ca. 1911.  
(Ringkøbing Lokalhistoriske Arkiv).

nieføringen skulle fastlægges, og vanskelighederne med at få placeret ekspeditionsstederne blev ikke mindre.

Besigtigelseskommissionen gennemgik strækningen i tiden 8. til 13. april 1872. Den startede i Egvad sogn, hvor de sognedelegerede udtalte ønsker om en landstation i nærheden af banens overskæring af Varde-Ringkøbing landevej. Til forhandlingerne i Skjern sogn var der indkommet en del andragender om anlæg af en landstation ved Skjern, hvorfor de sognedelegerede ikke anså det for nødvendigt at udtale sig yderligere. I Stauning og Dejbjerg sogne begyndte uenigheden, idet Stauning ønskede et ekspeditionssted ved Dejbjerg kirke, mens repræsentanterne fra Dejbjerg ville have det nordligere i sognet. Fra Lem sogn gik man ind for et ekspeditionssted ved Holmgårde, og kunne det ikke lade sig gøre, da ved Kjærsgårdene. Da kommissionen kom til Velling ønskede man her et ekspeditionssted ved Klap Mølle på grænsen mellem Lem og Velling sogne. På besigtigelsens sidste dag foretog kom-



Tog fra Esbjerg ankommer til Tarm station ca. 1910.  
(Egvad Egnshistoriske Samling).

missionens faste medlemmer en gennemgang og vurdering af de indkomne andragender og sognenes ønsker, som de var kommet til udtryk under forhandlingerne.

Kommissionsmedlemmerne blev enige om at anbefale anlæg af to landstationer. Den ene ved Tarm, der i følge Rosenørns stedfortræder, oberst Ovesen, allerede ved sin topografiske beliggenhed var selvsikret som stationspunkt. Den anden ved Skjern kirke, hvor vejene fra de østlige sogne løb ud i Ringkøbing-Varde vej, ligesom der også var vejforbindelse fra Stauning sogn. Det var således vejenes forløb, der var afgørende for placeringen. Under forhandlingerne udtalte Ovesen således, at tingstedet ikke var af større betydning for placeringen af stationen ved Skjern.

På strækningen mellem Ringkøbing og Skjern var der mangel på enighed blandt de lokale om placeringen af et ekspeditionssted, hvortil kom, at det for kommissionen havde været vanskeligt at finde et punkt, der under de eksisterende vejforhold lovede





Personalet på Tarm station ca. 1911.  
(Egvad Egnshistoriske Samling).

nogen større trafik. Ovesen havde dog fået det indtryk, at sognene næst efter deres eget forslag bedst kunne acceptere et ekspeditionssted ved Kjærsgårdene, og kommissionen foreslog da et provisorisk anlæg på nævnte sted.<sup>185</sup>

Besigtigelseskommissionen var hermed kommet til vejs ende med sin behandling af de lokale ønsker, der var fremkommet dels i form af andragender, dels som indlæg fra de sognedelegerede i kommissionen. Disse sidstnævnte havde åbenbart kun en rådgivende og oplysende funktion, idet beslutningerne blev taget af de fem permanente medlemmer, efter at sognenes repræsentanter havde forladt kommissionen. Kommissionen anbefalede derefter det vedtagne til ministeriet. anbefalingerne var først og fremmest begrundet i vejforhold, oplandsstørrelse og -tilknytning samt afstanden til nabostationerne.

Kommissionens indberetning betød imidlertid ikke en endelig afgørelse på problemerne. Der skulle gå mere end et år, inden

antallet og placeringen af ekspeditionsstederne var nogenlunde fastlagt. Nye overvejelser måtte til, da Ribe stiftamt i april 1873 indsendte et andragende om et ekspeditionssted ved Sig. Der blev henvist til, at punktet var i nærheden af Varde-Vejle vejen, hvorved der kunne skaffes adgang til banen fra de østlige sogne omkring Grindsted. Tilmed havde besigtigelseskommissionen, hed det endvidere, udpeget stedet som velegnet til et ekspeditionssted.<sup>186</sup> Den kgl. kommisarius svarede hertil, at han ikke mente, tiden var inde til etablering af nævnte ekspeditionssted.<sup>187</sup> Samme opfattelse havde overingenør Tegner, der også fremsørte, at anlæggelsen af flere ekspeditionssteder ville øge omkostningerne og dermed betyde yderligere overskridelser af det bevilgede beløb. Overslag over de samlede anlægsudgifter for vestbanen viste på det tidspunkt, at overskridelsen ville blive på ca. 200.000 rdl.<sup>188</sup> Holst gjorde også opmærksom herpå i sin vurdering af ekspeditionsstedet ved Sig, og han kunne i det hele taget ikke anbefale flere ekspeditionssteder på banen, idet antallet allerede var stort nok i forhold til den forventede trafik.<sup>189</sup> Indvendingerne indgik i ministeriets svar til stiftamtet, hvori det meddeltes, at det ønskede ikke kunne imødekommes.<sup>190</sup>

I sognene mellem Vemb og Holstebro var der heller ikke tilfredshed med kommissionens afgørelse, og nye andragender om ekspeditionssteder både i Bur og Naur blev derfor indsendt.

Kgl. kommisarius Rosenørn afviste imidlertid Naur med den begrundelse, at det lå for nær Holstebro, hvorimod han ikke ville afvise, at der kunne være behov for et ekspeditionssted i Bur, idet et sådant måtte antages at ville få en vis søgning fra Asp, Fovsing og Gudum sogne, da vejforbindelserne til Struer i følge Rosenørn ikke skulle være de bedste. Dertil kom, at Holstebro, der havde støttet andragendet fra Bur, kunne risikere en nedgangsperiode forårsaget af, at byen ophørte med at være endestation, og især af, at jernbanen fra Silkeborg til Herning ville berøve byen en del af Hammerum herred som opland. Derfor mente Rosenørn, at enhver handling, der kunne være til gavn for Holstebro, måtte fremmes, og således også andragendet om et ekspeditionssted ved

Bur.<sup>191</sup> Men ministeriets andre rådgivere havde ikke samme indstilling. Tegner lagde vægt på, at banen på den nævnte strækning mest gik gennem hede, og at oplandet mod syd begrænsedes af Storåen, hvorfor han henholdt sig til kommissionens anbefaling.<sup>192</sup> Holst kunne ikke anbefale ekspeditionssteder, førend forsegene med lokaltogene var foretaget.<sup>193</sup> Og derved blev det.

Problemerne på strækningen mellem Ringkøbing og Skjern var heller ikke blevet løst. Besigtigelseskommissionen havde foreslået det interimistiske anlæg ved Kjærsgårdene i Lem; men Holst foreslog, at der fra begyndelsen blev anlagt en landstation, dog på betingelse af, at amtet tilvejebragte de fornødne vejforbindelser. Forslaget begrundede direktøren med, at der var et betydeligt opland at tage hensyn til, samt at afstanden mellem Ringkøbing og Skjern stationer var så stor, at der kunne være behov for en landstation på det nævnte sted.<sup>194</sup> Ringkøbing amt mente dog ikke, at det var nødvendigt at bebyrde vejfonden med udgifter til udvidelse og forbedring af de omtalte veje, fordi stationen antagelig kun ville få lokal betydning for de nærmest liggende dele af de omliggende sogne. Tilmed havde et møde med Ulfborg-Hind og Bølling-Nørre herreders vejudvalg og de involverede sogneråd vist, at der hos disse ikke var nogen synderlig interesse for den foreslåede station. Derimod ville to holdepladser på strækningen være til større gavn for egnen. Hvis det ikke kunne gennemføres, ville de lokale nok acceptere en station ved Kjærsgårdene, men bortset fra Velling ønskede de ikke at yde noget for at få den vedtaget, for eksempel i form af øget vejbyrde.<sup>195</sup> Mødet resulterede i en skrivelse fra Velling sogn tre dage efter om, at en del beboere i den sydlige del af Lem havde erklæret sig villige til at istandsætte vejen til Kjærsgårdene, og sognet anmodede om, at denne placering blev bibeholdt.<sup>196</sup>

Ministeriet indhentede udtalelser fra Rosenørn og Holst. Kgl. kommisarius anbefalede stadig Kjærsgårdene, idet han mente, at sognenes modvilje skyldtes ønsket om to holdepladser i stedet for en station, men i følge Rosenørn kunne en sådan udmærket samle trafikken fra egnen. Han foreslog, at amtet skulle overvåge, at

tilbudet om istandsættelse af vejen blev effektueret.<sup>197</sup> Holst havde fået et lidt andet syn på sagen. Han slog fast, at der ikke var behov for to ekspeditionssteder, da egnens bedste dele kunne benytte Ringkøbing og Skjern stationer, mens den resterende del kun var tyndt befolket og havde en ringe udstrækning på grund af fjorden. Direktøren frygtede, at indstillingen i amtet og sognene kunne resultere i tre ekspeditionssteder, hvilket ville belaste både anlægget og driften med urimelige udgifter. Derfor foreslog han, at sagen stilledes i bero til de lokale myndigheder var blevet enige. Denne form for »tommelskruer« var ikke ualmindelig. Den dukker således op i anden sag om vejforbindelser til et ekspeditionssted. Her var det Tegner, der benyttede truslen. Han foreslog i et brev til Rosenørn, at såfremt sognerådet blev besværligt, kunne anlægget af stationen udsættes, til det blev mere medgørligt.<sup>198</sup> I ingen af tilfældene blev truslen dog realiseret.

Ministeriet var enig med Holst i, at stationen ved Kjærsgårdene blev opgivet, men af hensyn til »den ugunstige indflydelse på profitten på banen«, som det ville have at lade så lang en strækning være uden forbindelse med omegnen, foreslog ministeriet, at der blev anlagt ekspeditionssteder ved Holmgårde og i Dejbjerg.<sup>199</sup> Holst foretog en vurdering af besparelsen ved at opgive en station og merudgiften ved anlæg af to holdepladser i stedet. Den ville beløbe sig til ca. 13.600 rdl., hvortil kom, at de to holdepladser ville påføre driften store byrder i forhold til den trafik, de kunne forvente at tilføre banen. Derfor frarådede Holst anlægget af de to holdepladser, idet én station ville tilfredsstille egnens behov i trafikal henseende.<sup>200</sup> Herved havde ministeriet fået en omend lidt modvillig opbakning fra Holst til at kunne meddele Rosenørn, at der, som fremhævet af ham, kun burde anlægges én station på den nævnte strækning, nemlig ved Kjærsgårdene, på betingelse af udførelsen af de tilbudte vejforbedringer.<sup>201</sup>

Det var således lykkedes at nå til enighed om at fastholde det antal landstationer, som var indeholdt i kontrakten med entreprenørerne om anlæg af banen. Kontrakten var allerede blevet un-



## De danske Statsbaner.

Onsdagen den 31te d. M. aabnes Bane-strækningen Ringkjøbing—Holstebro med Stationerne Ringkjøbing, Tim, Ulfborg og Vemb for Godstrafik.

Taxterne sammensættes indtil videre af Taxten fra Afgangstedet til Holstebro og fra Holstebro til Bestemmelsesstedet. Frimærkepakker modtages til direkte Forsendelse mellem samtlige ældre og nye Stationer.

Aarhus, den 23de Marts 1875.

---

Notits i Ringkjøbing Amts Avis 31. marts 1875.  
(Statsbiblioteket, Århus).

derskrevet den 7. oktober 1872, og i dens § 18 var fastlagt ni landstationer, nemlig Guldager, Tistrup, Ølgod, Tarm, Skjern, Lem (den ovenfor nævnte station ved Kjærsgårdene), Tim, Ulfborg og Vemb.<sup>202</sup> Når disse stationer blev valgt, skyldes det, at ministeriet og dets rådgivere, ligesom i øvrigt de forskellige andragere, lagde afgørende vægt på gode vejforbindelser. Sådanne knyttede oplandet til banen og skaffede den dermed trafik, hvad der ville få en gunstig indflydelse på dens forrentning. Dette samspil mellem banens økonomi og oplandets nytte af den nye transportvej gik igen i de interne skrivelser, men derudover havde de enkelte rådgivere hver sit område at tage hensyn til. Anlægsingeniøren, Tegner, vurderede, hvad det enkelte andragende ville betyde for anlægsomkostningerne. Direktøren for de jysk-fynske

## De danske Statsbaner.

Fra og med den 15de De. aabnes  
Holstebro-Ringløbing Banen for Personbe-  
fordring, dog saaledes, at Billetter indtil vi-  
dere kun kunde løses mellem de paa Banen-  
strækningen værende Stationer indbyrdes og  
Holstebro.

Det nærmere erfares af Kjøreplanen,  
der vil kunne erholdes tilkjøbs paa samtlige  
Statsbanernes Stationer for en Betaling af  
2 Ore pr. Exemplar.

Århus, den 10de April 1875.

R. Holst.

Notits i Holstebro Avis 15. april 1875.  
(Statsbiblioteket, Århus).

jernbaner, Holst, overvejede, hvilke konsekvenser et andragende ville få for afviklingen af togdriften. Ministeriets svar til andragerne, som oftest i form af et afslag, meddelte i nogle tilfælde blot, at andragendet ikke kunne bevilges. Denne type blev for eksempel anvendt over for sogneandragenderne fra Naur og Bur, mens afslaget til Ribe stiftamt indeholdt en begrundelse, der havde form af en koncentrat af rådgivernes indstillinger. På trods af de nævnte afslag har der i forbindelse med ekspeditionsstederne kunnet konstateres en tendens til at tage et vist hensyn til de lokale ønsker, især hvis der på lokalt plan var enighed om placeringen, som f.eks. i tilfældet med Tim.

# Befolkningsudviklingen i de nørrejyske landsogne 1860-1901

## *Den hidtidige forskning*

I sin disputats fra 1907 om jernbanernes betydning for Sveriges økonomiske udvikling påpegede Eli F. Heckscher vanskelighederne ved at konstatere jernbanernes indflydelse på samfundsudviklingen, fordi indflydelsen ikke altid viste sig i fremkomsten eller udviklingen af en bestemt næringsgren, men i stedet i en almen ændring af hele det materielle og endog ofte af hele det åndelige miljø.<sup>1</sup> Dog var det muligt at undersøge, hvorledes udviklingen af et jernbanenet havde indvirket på et områdes økonomiske forhold. Materialet til en sådan undersøgelse udgjordes af befolkningsstatistikken, idet det via en sammenstilling af de forskellige områders befolkningsudvikling under jernbanens indflydelse kunne lade sig gøre at få et i store træk korrekt billede af forandringerne i områdernes relative betydning og derved et helhedsbillede af, hvorledes det økonomiske tyngdepunkt blev flyttet.<sup>2</sup>

Et forsøg i denne retning var fremkommet i Danmark to år før Heckschers disputats, nemlig i et bind af Statistisk Tabelværk fra 1905. Heri findes en tabel over befolkningstilvæksten i sogne med og uden jernbanestation i perioden 1860-1901. Ud fra tabellen mente Statistisk Departement at kunne konstatere en vis sammenhæng mellem befolkningstilvæksten på landet og udviklingen af jernbanenettet, men uden at kunne fastslå, af hvad art denne sammenhæng var. Spørgsmålet, om jernbanen skabte en stærkere befolkningsforøgelse i de egne, den gennemskar, eller banerne blev anlagt på steder, hvor befolkningen tiltog mest, kunne ikke besvares ud fra de foreliggende oplysninger.<sup>3</sup>

Aage Aagesen beskæftigede sig også med disse problemer i sin disputats. Han opdelte perioden 1860-1901 i to tidsrum, 1860-1880 og 1880-1901, for hvilke han udarbejdede kort over sognenes procentvise befolkningsvækst. På de to kort var indtegnet jernba-

nenettet ved hver periodes slutning. På dette grundlag nåede han frem til, at jernbanernes befolkningsgeografiske virkninger havde været størst i tiden fra 1880 til 1901, og at disse virkninger især havde været knyttet til omegnen af banernes ekspeditionssteder.<sup>4</sup>

Mens Aagesen således syntes at hælde til den anskuelse, at jernbanerne havde medvirket til en befolkningsforøgelse i de berørte egne, gav hans kort også en antydning af den anden mulighed, som Tabelværket havde opstillet i 1905. Ved at udsondre de baner på 1880-1901-kortet, der var anlagt i den pågældende periode, og derefter undersøge befolkningsudviklingen i 1860-1880 for de sogne, hvorigennem omtalte baner løb, viste det sig, at kun tre af de ialt 16 baner på en delstrækning kom igennem sogne med tilbagegang i folketallet. De øvrige 13 baner havde alle fået en linieføring gennem sogne med større eller mindre befolkningstilvækst; således fulgte eksempelvis Frederikshavn-Sæby-Nørre Sundby og Herning-Skjern banerne de sogne, hvor tilvæksten var på mellem 20 og 50 procent. Disse baner synes således lagt gennem sogne med fremgang i folketallet, hvilket kunne hænge sammen med, at de næsten alle var oplandsbaner, hvis væsentligste funktion var at knytte et stort opland til en by. Det må dog i denne forbindelse erindres, at Aagesens kort kun giver oplysning om vækstprocenterne og ikke om indbyggertallene. Et sogn, der i en periode måske var vokset fra 100 til 140 indbyggere, ville få signaturen for 20 til 50 procent vækst, mens et sogn på 3.000 indbyggere, der måske havde en nedgang på ti beboere, ville få signaturen »under 0 procent«. Disse ekstreme eksempler synes at godtgøre, at vækstprocenterne ikke er tilstrækkeligt grundlag til en løsning af problemet.

Senere forskning som for eksempel T. Agersnaps afhandling fra 1952, Studier over indre vandringer i Danmark, har holdt sig til de resultater, som Tabelværket og Aagesen var nået frem til.<sup>5</sup>

Men problemet kan hverken stilles eller besvares så enkelt, som det hidtil er sket. Dels var Tabelværkets inddeling i sogne med og uden jernbanestation for unuanceret, idet den ikke redegjorde for de sogne, der havde en jernbane, men ikke et ekspeditionssted. Desuden blev det ikke præciseret, hvad Departementet forstod



ved en station. Der blev ikke taget hensyn til jernbanernes opdeling i primær-, sekundær- og tertiærbaner, ligesom Aagesen og Departementet i forbindelse med årsag-virknings-problemet heller ikke inddrog sognenes absolutte indbyggertal i deres undersøgelser. Dertil kom, at også andre faktorer kunne have indflydelse på placeringen af jernbanerne, såsom terrænforhold og til en vis grad lokale initiativer.

### *Problemstilling, kildemateriale og metode*

Af hensyn til det store antal sogne er den følgende undersøgelse af befolkningsforholdene geografisk afgrænset til Nørrejylland, Jylland nord for Kongeåen. Den tidsmæssige afgrænsning er sat til perioden 1860-1901, svarende til Tabelværkets og Aagesens periodeafgrænsning. Dog vil tallene for 1840-60 ofte inddrages af hensyn til anskueliggørelse af udviklingslinien.

Den undersøgte periode inddeles i fire afsnit, nemlig 1860-70, 1870-80, 1880-90 og 1890-1901. I hvert tidsafsnit er udsondret de sogne i landdistrikterne, der enten i hele det pågældende tiår eller dele deraf opfyldte kravene for den pågældende kategori, eksempelvis de sogne, der i hele eller en del af tiåret havde jernbanestation ved en primærbane. Derefter opgøres folketallet i hver sognekategori ved tiårets begyndelse og slutning samt befolkningstilvæksten i procent af folketallet ved periodens begyndelse. Endvidere vil begyndelses- og slutningsfolketallene blive anført for perioden 1840-1860 og 1860-1901.

Det første trin i en mere nuanceret kategorisering af sognene er en inddeling i:

1. sogne med jernbane.
2. sogne uden jernbane.

En sådan opdeling er at foretrække frem for tabelværkets opdeling i »stationsogne« og »andre sogne«. Den kan nemlig have bevirket, at sogne med en jernbane, men uden ekspeditionssted er blevet rubriceret under »andre sogne«, hvorved jernbanens eventuelle positive indflydelse på sognets folketal er blevet henregnet under »andre sogne«, og således problematiseres det, tabellen

søgte at belyse, nemlig sammenhængen mellem jernbaner, deres anlæg og befolkningstilvæksten i landdistrikter.<sup>6</sup>

Dernæst inddeles jernbanesognene i:

1. sogne med primærbane.
2. sogne med sekundærbane.
3. sogne med tertiærbane.

Definitionen på de tre banekategorier er tidligere givet (se side 24), og oplysningerne til inddelingen er hentet fra baneafdelingens beretninger i Statsbanernes driftsberetninger. Som udgangspunkt bruges banestrækningernes overbygning i anlægsåret, da den må antages at kunne give et fingerpeg om den forventede trafik og dennes sværhedsgrad på den pågældende bane.

Primærbane:

Frederikshavn-Århus-Fredericia-Farris.	34 og 29 kg svejsejernsskinner.
--	---------------------------------

Sekundærbaner:

Langå-Viborg-Struer-Holstebro	29 kg. svejsejernssk.
Skanderborg-Silkeborg	22,5 kg do.
Lunderskov-Esbjerg	22,5 kg do.
Holstebro-Esbjerg	22,5 kg do.
Bramming-Ribe (Vedsted)	22,5 kg do.
Silkeborg-Herning	22,5 kg do.
Århus-Ryomgård	22,5 kg stålskinner
Randers-Grenå	22,5 kg do.
Herning-Skjern	22,5 kg do.
Struer-Oddesund Syd	22,5 kg do.
Hobro-Løgstør	22,5 kg do.
Viborg-Ålestrup	22,5 kg do.

Når Langå-Holstebro strækningen er placeret som sekundærbane på trods af, at den havde samme overbygning som dele af Frederikshavn-Farris banen, skyldes det, at der i driftsberetningen for 1871-72 i forbindelse med bilag 0 findes følgende benævnelser: »Hovedbanen Frederikshavn-Vamdrup« og »sidebanen Holstebro-Langå«. Dette er da vurderet til at være mere tungtvejende end skinnernes vægt pr. løbende meter. I forbindelse med de seks sidstnævnte baner anføres, at det drejer sig om stålskinner. I



samme periode, som disse baner blev anlagt, blev der imidlertid foretaget udskiftning af de øvrige banestrækningers jernskinner med stålskinner af omtrent samme sværhedsgrad, hvorfor kategoriseringen ikke berøres heraf.

Tertiærbaner:

Skive-Glyngøre	17,5 kg stålskinner
Oddesund Nord-Thisted	17,5 kg do.
Vemb-Lemvig-Thyborøn	17,4 kg do.
Randers-Hadsund	14 kg broskinner.
Århus-Odder-Hov	17,5 kg stålskinner.
Horsens-Juelsminde	17,5 kg do.
Vejle-Give	17,5 kg do.
Fjerritslev-Nr. Sundby	17,5 kg do.
Vejle-Vandel	17,5 kg do.
Nr. Sundby-Sæby-Frederikshavn	17,5 kg do.
Aars-Nibe-Svenstrup	17,5 kg do
Aalborg-Hadsund	17,5 kg do.
Skagensbanen	12,5 kg sk. 1 meter sporvidde
Horsens-Tørring	12,5 kg do. do.
Kolding-Egtved	12,4 kg do. do.
Horsens-Bryrup	12,5 kg do. do.

Bortset fra de to førstnævnte banestrækninger, der er statsbaner, er oplysningerne om de nævnte privatbaner hentet fra diverse jubilæumsskrifter og banemonografier.

Desuden vil der blive opstillet en tabel over:

1. sogne med station.
2. sogne med holdeplads.
3. sogne med jernbane uden ekspeditionssted.

Egentlig opererer jernbanerne med tre kategorier af ekspeditionssteder, men af hensyn til overskueligheden er kategorierne »holdeplads« og »billetsalgssted« slået sammen til én kategori, benævnt »holdeplads.«

### *Befolkningsudviklingen i de nørrejske landsogne 1860-1901*

Befolkningsforholdene i Danmark i det 19. århundredes sidste

halvdel var præget af en kraftig tilvækst, der især var markant for byernes vedkommende. København voksede således fra 163.000 indbyggere i 1860 til 477.000 i 1901, og også de større provinsbyer fulgte godt med i denne udvikling.<sup>7</sup> En del af byernes vækst skyldtes indvandring fra landsognene, hvilket sammen med udvandring (især til USA) bevirkede, at væksten i landdistrikterne ikke nåede samme højder som i byerne. For flere landsogne på øerne var der ligefrem tale om et fald i indbyggertallet.<sup>8</sup>

Tabel 1. Befolkningstallet og -tilvæksten i de nørrejyske landsogne 1860-1901

	Folketal	Tilvækst absolut	Gen.- snit pr. sogn	i %	Soggenes antal	Gennemsnitsstørrelse
1860	602627					618
1870	670568	67941	70	11,3	975	688
1870	670568					
1880	721396	50828	52	7,8	975	740
1880	721396					
1890	749460	28064	29	3,9	975	769
1890	749460					
1901	795457	45997	47	6,1	975	816
1860	602627					618
1901	795457	192830	198	32,0	975	816
1840	482777					495
1860	602627	119850	123	24,8	975	618

*Kilder:* Stat.Tab., Ældre række, 6. hæfte, 1842;  
 Stat. Med., 1. række, VI. bd., 6. hæfte, 1861;  
 Samme 2. række, XII. bd., 3. hæfte, 1875;  
 Samme 3. række, IV. bd., 4. hæfte, 1882;  
 Samme 3. række, XII. bd., 1. hæfte, 1892;  
 Samme 4. række, X. bd., 3. hæfte, 1901.

Disse tendenser afspejledes også i de nørrejyske landsogne (tabel 1). Mens mange af de jyske byer i denne periode fordoblede deres indbyggertal, udviste de nørrejyske landsogne kun en tilvækst på lidt under en tredjedel af folketallet i 1860, hvorved den gennemsnitlige sognestørrelse steg med små to hundrede mennesker fra 618 til 816 personer. I forhold til perioden fra 1840 til 1860 var der tale om en aftagende vækst, idet indbyggertallet i løbet af nævnte tyve år var steget med ca. en fjerdedel, mens de efterfølgende tyve år udviste en tilvækst på omkring en femtedel og århundredets sidste to årtier kun en tiendedel. Vækstprocenterne for tiårsperioderne viser, at den mindste tilvækst fremkom i perioden 1880-90, mens der i 1890'erne igen var tale om en stigning, dog uden at den nåede op på tallene fra årene før 1880. Udviklingen skal ses i forbindelse med den omstillingsproces, der foregik i landbruget i omtalte periode. I årene op mod 1870 kunne landbruget stort set stadig opsuge hele befolkningstilvæksten i landdistrikterne, blandt andet som følge af oprettelsen af husmandsbrug, og fordi det var muligt at have et stort arbejdshold på grund af lave lønninger. Men fra 1870 steg landbrugets pengelønninger samtidig med, at der viste sig en vigende tendens i priserne på landbrugets produkter, især korn, hvilket medførte en mindskelse af arbejdsholdet og oprettelsen af nye jordbrug. En ikke ringe del af arbejdsstyrken søgte nu til byerne, hvis begyndende industrialisering betød muligheder for beskæftigelse, mens andre som nævnt søgte udenlands.<sup>9</sup>

Landbrugets omlægning til den mere intensive drift i form af animalsk produktion slog for alvor igennem i 1890'erne. Det betød et behov for arbejdskraft, fordi fremkomsten og anvendelsen af maskiner (eksempelvis malkemaskiner) endnu ikke var af et omfang, der kunne klare behovet.<sup>10</sup> Dette forhold synes at have været medvirkende til landsognenes forøgede befolkningstilvækst i århundredets sidste årti.

Tabel 2. Befolkningstallet og -tilvæksten i jernbanesogne (landet) i Nørrejylland 1860-1901

	Folke- tal	Tilvækst absolut	Gen.- snit pr. sogn	i %	Sogdenes antal	Gennem- snits- størrelse
1860	56255					618
1870	64112	7857	86	14,0	91	704
1870	153085					793 (872)
1880	168695	15610	81	10,2	193	874
1880	215177					841 (738)
1890	229607	14430	56	6,7	256	897
1890	327248					917 (968)
1901	359324	32076	90	9,8	357	1007
1860	255684					716
1901	359324	103640	290	40,5	357	1007
1840	203563					570
1860	255684	52121	146	25,6	357	716

Kilder: Som ved tabel 1.

Anmærkning: De i parentes anførte tal er gennemsnitstal for sogne, der i det følgende tiår fik bane. Om metoden, se side 92.

Antallet af jernbanesogne udviste en stigning fra 91 i 1870 til 357 sogne i 1901 (tabel 2). Der var dog ikke tale om en jævn fordeling perioden igennem, idet antallet mere end fordobledes i tiåret 1870-80, mens det efterfølgende årti havde en mindre stigning. Den afløstes af en periode med en stigning af omtrent samme størrelse som fra 1870-80, nemlig med 101 nye jernbanesogne.

Den store fremgang fra 1860 til 1880 og fra 1890 til 1901 hænger sammen med dels anlæggelsen af primærbanerne og en del sekundærbaner i tiden op til 1880, dels de mange tertiærbaner,

der blev anlagt i 1890'erne efter vedtagelsen af en lov om jernbaner af 1894, ifølge hvilken der skulle bygges 29 privatbaner.

Tiåret 1880-90 var præget af en forholdsvis langsom udbygning af banenettet, stort set bestående af sekundær- og tertiærbaner for det meste i de dele af landet, der var blevet forsømt ved de hidtidige anlæg. En medvirkende årsag til afmatningen var den fra omkring 1880 herskende økonomiske depression samt en forøget statsgæld. Fra 1884 gik jernbanebyggeriet stort set i stå, især som følge af forholdene i rigsdagen, hvor venstrepartierne indledte »visnepolitikken« med det resultat, at forslag om nye jernbaner blev henvist til det såkaldte begravelsesudvalg, der ikke virkede fremmende for forslagenes gennemførelse<sup>11</sup>.

Tabel 3. Befolkningstallet og -tilvæksten i landsogne uden jernbane, Nørrejylland 1860-1901

	Folketal	Tilvækst absolut	Gen.- snit pr. sogn	i %	Soggenes antal	Gennemsnitsstørrelse
1860	546372					618
1870	606456	60084	68	11,0	884	686
1870	517483					662
1880	552701	35218	45	6,8	782	707
1880	506219					704
1890	519853	13634	19	2,7	719	723
1890	422212					683
1901	436133	13921	23	3,3	618	706
1860	346943					561
1901	436133	89190	144	25,7	618	706
1840	279219					452
1860	346943	67729	110	24,3	618	561

Kilder: Som ved tabel 1.



Opdelingen af de nørrejske landsogne i sogne med og uden jernbane (tabel 2 og 3) viser, at begge grupper fulgte den tidligere beskrevne tendens i den procentvise tilvækst, men at jernbanesognene havde den højeste vækstprocent i hver af tiårsperioderne. Således gik disse sogne kun ned på 6,7 i vækstprocent i 1880-90, mens de jernbaneløse sogne i samme tidsrum dykkede helt ned til 2,7 procent. Forskellen i vækstprocenter steg jævnt indtil 1890'erne, hvor jernbanesognene med 9,8 procent næsten nåede op på 1870'ernes procenttal, hvorimod sognene uden jernbane kun kom op på omkring 3 procent. Jernbanesognene havde således en vækstprocent, der lå både over landsognenes gennemsnit og især over de tilsvarende tal for de jernbaneløse sogne.

De jernbaneløse sognes langsommere udvikling mod slutningen af århundredet ses også af, at disse sogne fra 1860-1901 kun voksede med lidt over 25 procent, den samme procentuelle tilvækst som de havde haft i de 20 år fra 1840-1860. Jernbanesognenes vækst lå også på ca. 25 procent 1840-60, men de klarede sig bedre efter 1860, idet tilvækstprocenten 1860-1901 var på ca. 40, hvilket vil sige omkring 10 procent mindre end hvis tendensen fra 1840 til 1860 havde holdt sig, men 15 procent bedre end i sognene uden jernbane.

Som omtalt i forbindelse med Aage Aagesens anvendelse af tilvækstprocenter kan disse tal give et skævt billede, og det er derfor også nødvendigt at undersøge sognenes gennemsnitlige tilvækst og gennemsnitsstørrelse i absolutte tal.

Den gennemsnitlige befolkningstilvækst i jernbanesognene androg mellem 56 og 90 personer, tal, der i alle tidsafsnit ligger over såvel samtlige sognes som de jernbaneløse sognes gennemsnit. Forskellen mellem jernbanesognenes og de jernbaneløse sognes gennemsnitlige vækst i antal personer mere end tredobledes fra 1860-70 til 1890-1901, mens den udgjorde mere end en fordobling i forhold til samtlige sognes gennemsnit.

Det kan således konstateres, at der ikke var tale om små tilvækststal med stor tilvækstprocent til følge, idet både tallene for samtlige sogne og de jernbaneløse sogne var mindre end for jern-

banesognene. Tabellerne viser ligeledes, at der heller ikke var tale om små sognestørrelser, idet det gennemsnitlige jernbanesogn fra 1870 og perioden ud var større end gennemsnitssognene i de øvrige grupper.

Det turde således fremgå, at jernbanesognene udmærkede sig ved at have en større gennemsnitsstørrelse, en højere gennemsnitstilvækst og også en højere tilvækstprocent end sognene uden jernbane.

Det er muligt på grundlag af de i tabel 2 anførte tal at give et fingerpeg om befolkningsstørrelsen i de sogne, der inden for de enkelte tiårsperioder fik ført bane igennem. En sådan undersøgelse vil kaste lys over spørgsmålet, om det var de folkerige sogne, der fik jernbane. Gennemsnitsbefolkningstallene for de kommende jernbanesogne findes ved at udskille de sogne, der fik jernbane i det kommende tiår, og udregne deres gennemsnitlige folketal. Eksempelvis kan folketallet i 1870 for de 102 sogne, der fik bane i 1870-80, udregnes ved at subtrahere 64.112 (indbyggertallet i de 91 sogne, der havde bane i 1870) fra 153.085, der var folketallet i 1870 for de 193 sogne, der havde bane i 1880. Gennemsnitsstørrelsen for de 102 sogne findes ved at dividere det fremkomne tal (88.973) med 102 = 872.

De på denne måde udregnede tal, der i tabel 2 er anført i parentes, viser, at gennemsnitsstørrelsen i 1870 af de sogne, der i tiåret 1870-80 fik jernbane, lå over såvel gennemsnittet for hele Nørrejylland som tallet for de sogne, der havde bane i 1870. Derimod var de kommende jernbanesognes gennemsnitsstørrelse i 1880 mindre end de to andre kategoriers tal, mens forholdet igen havde ændret sig i 1890, da både jernbanesognene og de fremtidige jernbanesogne i befolkningstal lå betragteligt over gennemsnittet for de nørrejske sogne.

Som tidligere nævnt kan baner inddeles i primær-, sekundær- og tertitærbaner. Opdeler man sognene efter, hvilken af de tre kategorier, de gennemløbes af, finder man, at sekundærbanesognene

Tabel 4. Den procentuelle tilvækst i landsogne med primær-, sekundær- og tertiærjernbane. Nørrejylland. 1860-1901.

	1860-70	1870-80	1880-90	1890-1901
Primærbanesogne	12,6	7,0	3,4	8,1
Sekundærbanesogne	19,2	12,8	9,1	13,5
Tertiærbanesogne		17,3	7,4	7,7

*Kilder:* Som ved tabel 1.

Tabel 5. Den gennemsnitlige tilvækst (antal personer) i landsogne med primær-, sekundær- og tertiærjernbane. Nørrejylland. 1860-1901.

	1860-70	1870-80	1880-90	1890-1901
Primærbanesogne	84	59	31	72
Sekundærbanesogne	92	99	78	117
Tertiærbanesogne		93	54	75

*Kilder:* Som ved tabel 1.

havde den største tilvækstprocent gennem næsten hele perioden med nogenlunde samme afstand til primærbanesognene, nemlig 5 til 6 procent (tabel 4). Tertiærbanesognene lå ganske vist højere i 1870-80, men gruppen omfattede på det tidspunkt kun syv sogne beliggende langs Vemb-Lemvig banen, hvorfor procenttallet næppe er umiddelbart sammenligneligt med de to andre kategorier, der på samme tidspunkt omfattede henholdsvis 87 og 99 sogne. I 1890 var tertiærbanesognens vækstprocent da også faldet til omkring 7,5 procent, hvor den holdt sig perioden ud. Samme tendens finder man ligeledes i tallene for de tre sognegrupper gennemsnitlige tilvækst (tabel 5), idet sogne med sekundærbane

havde det største væksttal i samtlige tidsafsnit med kulmination i 1890-1901, hvor sognene i denne kategori gennemsnitligt voksede med 117 indbyggere. Primærbanesognene udviste den mindste gennemsnitlige tilvækst, men de nåede dog næsten på højde med tertiærbanesognene i 1890'erne.

Tabel 6. Gennemsnitsstørrelsen af landsogne med primær-, sekundær- og tertiærjernbane. Nørrejylland. 1860-1901.

	Primærbane-sogne		Sekundærbane-sogne		Tertiærbane-sogne	
	Sogne- nes antal	Gen.snits- størrelse	Sogne- nes antal	Gen.snits- størrelse	Sogne- nes antal	Gen.snits- størrelse
1860		668		480		
1870	67	752	24	572		
1870		835 (1113)		774 (839)		539
1880	87	893	99	874	7	633
1880		893		866 (776)		720 (617)
1890	87	924	108	944	61	774
1890		892		871 (694)		972 (1118)
1901	83	964	130	988	144	1047

*Kilder:* Som ved tabel 1.

*Anmærkning:* De i parentes anførte tal er gennemsnitstal for sogne, der i det følgende tiår fik bane. Om metoden, se side 92.

En gennemgang af sognenes gennemsnitsstørrelse (tabel 6) viser, at sekundærbanesognene lå et stykke under primærbanesognene ved periodens begyndelse, men at de vandt ind på disse og fra 1890 var en smule større. Den største gennemsnitsstørrelse i 1901 fandtes dog hos tertiærbanesognene, idet disse steg fra 774 i 1890 til 1047 i 1901. Denne kraftige vækst synes dog ikke at være forårsaget af en speciel befolkningstilgang til disse sogne, men

skyldes snarere, at tertiærbanerne i 1890'erne blev lagt gennem velbefolkede sogne. Det ses således af tabel 6, at de kommende tertiærbanesogne i 1890 havde en gennemsnitsstørrelse på 1118, noget mere end både de nørrejske sogne som helhed og samtlige tertiærbanesogne i 1890. Det samme ses også at være tilfældet for primærbanesognene i 1870. Såvel primær- som tertiærbaner synes således at være blevet lagt gennem relativt velbefolkede sogne, hvorimod tendensen ikke er så udpræget for sekundærbanerne. Her aftog gennemsnitsstørrelsen af de tilkomne sogne fra 1870 og perioden ud samtidig med, at banesoggenes gennemsnitsstørrelse voksede, hvilket kunne tyde på en vækst i sognene efter banernes ankomst.

Disse forhold må ses i sammenhæng med de tre banekategori-ers anlægshistorie og placering i Nørrejylland. At primær- og tertiærbanesognene kunne udvise høje gennemsnitsstørrelser for de vordende banesogne må for en dels vedkommende hænge sammen med en placering i de tættere befolkede dele af Nørrejylland, såsom det østlige Jylland og egnen omkring den vestlige Limfjord. Men den anlægspolitik, der blev fulgt, spiller også ind. Primærbanen i Østjylland blev netop anlagt i de mere velbefolkede sogne, og tertiærbanerne var for manges vedkommende oplandsbaner for købstæderne med det heraf følgende formål at knytte så stort og så velbefolket et opland som muligt til byen. Det vil sige, at der også i dette tilfælde spillede overvejelser angående folketallet ind ved placeringen af banerne.<sup>12</sup>

Sekundærbanerne derimod anlagdes i høj grad af egnsudviklingsmæssige hensyn i de tyndt befolkede områder i Midt- og Vestjylland, hvorved gennemsnitsstørrelsen af de kommende jernbanesogne følgelig var mindre end i de ovennævnte områder. Men også i forbindelse med disse baner blev der som tidligere påvist taget hensyn til sognenes befolkningstal. Der blev ved anlæggelsen af vestbanen taget hensyn til det velbefolkede Ølgod sogn, og i hele sit forløb undgik banen de tyndt befolkede sogne mod øst, men blev i stedet ført igennem eller nær de tættere befolkede sogne mod vest.

Tabellerne viser også, at der foregik en befolkningstilvækst i sognene, efter at de havde fået jernbane. Det gælder især sognene ved sekundærbanerne, men også primærbanesognene og i mindre grad egnene omkring tertiærbanerne.

Det må derfor konstateres, at tabelværkets enten-eller problem synes at kunne løses med et både-og, idet der både blev arbejdet for at føre banerne gennem velbefolkede sogne, og, når disse var forsynet med jernbane, udviste de en befolkningstilvækst, der var større end i sognene uden jernbaner, samt at tilvæksten var større i de ved anlæggelsen tyndt befolkede midt- og vestjyske egne end i det østlige Jylland.

Tabel 7. Den procentuelle tilvækst i jernbanesogne (landet) med station og holdeplads samt i sogne uden ekspeditionssted og uden jernbane. Nørrejylland. 1860-1901.

	1860-70	1870-80	1880-1890	1890-1901
Sogne m. station	18,1	14,2	11,9	12,9
Sogne m. holdeplads	14,9	5,1	0,5	7,6
Sogne u. eksp.-sted.	11,6	7,5	1,5	3,5
Sogne u. jernbane	11,0	6,8	2,7	3,3

Kilder: Som ved tabel 1.

Tabel 8. Den gennemsnitlige tilvækst i jernbanesogne (landet) med station og holdeplads samt i sogne uden ekspeditionssted og uden jernbane. Nørrejylland. 1860-1901.

	1860-70	1870-80	1880-90	1890-1901
Sogne m. station	134	126	117	143
Sogne m. holdeplads	90	39	4	59
Sogne u. eksp.-sted	66	55	11	23
Sogne u. jernbane	68	45	19	23

Kilder: Som ved tabel 1.

Tabel 9. Gennemsnitsstørrelsen i jernbanesogne (landet) med station og holdeplads samt i sogne uden ekspeditionssted. Nørrejylland. 1860-1901.

	Sogne m. station	Sogne m. holdeplads	Sogne u. eks.-sted.
	Soggenes gen.snits- antal	Soggenes gen.snits- antal	Soggenes gen.snits- antal
	størrelse	størrelse	størrelse
1860	739	607	570
1870	24 873	8 697	59 637
1870	887 (893)	765	728
1880	74 1013	28 804	91 782
1880	980 (918)	750	722
1890	113 1097	41 754	102 733
1890	1104(1116)	767	673
1901	187 1247	60 826	110 696

*Kilder:* Som ved tabel 1.

*Anmærkninger:* Tallene i parentes er gennemsnitsstørrelsen for kommende stationsogne. Om metoden, se side 92.

Den manglende udregning af kommende sognes gennemsnitsstørrelse i de to sidste kategorier skyldes, at antallet dækker både afgang og tilgang, hvorfor tallene næppe vil være dækkende.

Vedrørende sogne uden jernbane, se tabel 3.

Aage Aagesen havde konstateret, at befolkningstilvæksten syntes at koncentrere sig i sognene med ekspeditionssteder, hvilket bekræftes af tabellerne 7-9. Jernbanesognene er her opdelt efter, om de havde station, holdeplads eller slet ingen ekspeditionssteder. Det viser sig, at de sogne, hvor der var placeret en jernbanestation, havde en højere vækstprocent end de, der kun fik en holdeplads, mens tallene for sidstnævnte sogne og sognene uden ekspeditionssteder ikke afveg betydeligt fra hinanden. Den samme tendens ses også at have gjort sig gældende i den gennemsnitlige tilvækst, ligesom det bemærkes, at stationssognene som de eneste var nær ved at holde stigningstakten fra 1840-60, mens jernbanesognene uden ekspeditionssted eksempelvis havde omtrent sam-

me tilvækstprocent for århundredets sidste fyrré år som for de tyve år fra 1840.

I det hele taget ses ingen markant forskel på forholdene for sogne uden jernbane og jernbanesogne med og uden holdeplads. I et par perioder var der tilmed større gennemsnitlig tilvækst i de jernbaneløse end i holdepladssognene. Det har således været stationssognene, der var afgørende for jernbanesoggenes befolkningsmæssige fortrinsstilling over for de øvrige.

Stationssognene var gennemsnitlig større end de andre, hvilket dels skyldtes en betydelig befolkningstilvækst, dels at det syntes at være større sogne, der fik stationer. Erfaringerne fra vestbanen viser, at der ved placeringen af ekspeditionsstederne blev taget et

Tabel 10. Gennemsnitsstørrelsen af udvalgte vestjyske landsog-  
ne. 1860-1901.

	Jernbane- sogne. a)	Stations- sogne. b)	Jernbanesogne uden station. c)	Sogne uden jernbane. d)
1860	654	851	536	539
1870	705	906	584	603
1880	789	1022	649	665
1890	839	1168	641	696
1901	937	1414	652	748

*Kilder:* som ved tabel 1.

*Anmærkninger:*

- a) Måbjerg, Naur, Bur, Vemb, Ullborg, Madum, Tim, He, Rindum, Velling, Lem, Dejbjerg, Stauning, Skjern, Egvad, Ådum, Ølgod, Torstrup, Tistrup, Hodde, Varde Landsogn, Alslev, Guldager og Bryndum, ialt 24 sogne.
- b) Vemb, Ullborg, Tim, Lem, Skjern, Egvad, Ølgod, Tistrup, Guldager, ialt 9 sogne.
- c) Naur, Bur, Madum, He, Rindum, Velling, Dejbjerg, Stauning, Ådum, Torstrup, Varde Landsogn, Alslev, Bryndum, Måbjerg og Hodde, ialt 15 sogne.
- d) Sir, Asp, Gørding, Nees, S. Nissum, Husby, Staby, Vedersø, Stadil, Ny sogn, Gammel sogn, Lønborg, Strellev, Lyne, S. Vium, Hemmed, N. Bork, S. Bork, Lydom, Kvong, Horne, Lunde, N. Nebel, Lønne, Ovtrup, Henne, Ål. Janderup, Billum, Oksby, Ho, Hostrup, N. Felding, Idom, Råsted, Vinding, Vind, Torsted, N. Omme, Timring, Vorgod, Brejning, Hover, Ølstrup, Hanning, Sædding, Bølling, Faster, Skarrild, S. Felding, Hoven, S. Omme, Grindsted, Ansager, Starup, Øse, Næsbjerg, Fåborg, Årre, Grimstrup, V. Nebel, Skast, ialt 62 sogne.



vist hensyn til befolkningskoncentrationen, men at vejforbindelserne til oplandet var af afgørende betydning. Således placeredes en landstation i Tim sogn i stedet for i de tættere beboede nabo-sogne He og Madum, fordi der fra lokal side blev henvist til de gode vejforbindelser fra Tim både til de mere velbefolkede vestlige sogne og til de østlige sogne. Således kom flere af denne banes stationer til at ligge på åben mark, eksempelvis Vemb og Ulfborg stationer.

Tabel 11. Den gennemsnitlige og procentuelle tilvækst i udvalgte vestjyske sogne. 1860-1901

	jernbane- sogne. a)	stations- sogne. b)	jernbanesog- ne u. station. c)	sogne uden jernbane. d)
1860	53 (8,9%)	95 (17,6%)	29 (5,6%)	47 (9,6%)
1870	51 (7,7%)	55 (6,4%)	48 (9,0%)	64 (11,9%)
1880	84 (11,9%)	117 (12,9%)	65 (11,1%)	62 (10,4%)
1890	24 (6,4%)	146 (14,3%)	÷8 (÷1,1%)	30 (4,6%)
1901	98 (11,7%)	245 (21,0%)	10 (1,6%)	52 (7,5%)

*Kilde:* Som ved tabel 1.

*Anmærkninger:* a)-d) samme sogne som ved tabel 10.

På grund af jernbanenettets stadige udvidelse i den her omhandlede periode er det vanskeligt at få et direkte indtryk af befolkningsvæksten i de enkelte sogne, idet disses antal vekslede i kategorierne fra tiår til tiår. Derfor undersøges i tabel 10 og 11 en række vestjyske sogne omkring sekundærbanen Holstebro-Esbjerg for at få konstateret den stedfundne befolkningsudvikling. De udvalgte sogne lå stort set i et område på cirka femten kilometer på hver side af banen; dog er de sogne udeladt, der senere blev berørt af andre baneanlæg i perioden, eksempelvis Borris og Mørborg ved henholdsvis Herning-Skjern og Vemb-Lemvig banerne. Stationssognene omfatter de sogne, hvori de oprindelige landstationer blev placeret i overensstemmelse med anlægskontrakten af 1872.



Tallene viser, at jernbanesognene gennemsnitlig var større end sognene uden jernbane både før og efter banens anlæg, hvilket bekræfter, at der ved placeringen af jernbanen var taget et vist hensyn til sognenes folketal, således som det også fremgår af kortet over befolkningstætheden i området.

Gennem en opdeling af jernbanesognene i sogne med og uden station kan det konstateres, at det var stationssogne, der i kraft af en betydelig gennemsnitsstørrelse bevirkede, at jernbanesognene kunne udskille sig fra de øvrige sogne; jernbanesognene uden station adskilte sig ikke væsentligt fra sognene uden jernbaner, hvad gennemsnitsstørrelsen angik.

En undersøgelse af befolkningstilvæksten giver omtrent det samme billede. Bortset fra et enkelt tidsafsnit har jernbanesognene en større tilvækst end de øvrige sogne på grund af en kraftig tilvækst i stationssoggenes indbyggertal, der steg både nominelt og procentuelt fra 1860 til 1901. Derimod udviste de øvrige jernbanesogne nærmest en stagnation fra 1880 til 1901, mens sognene uden jernbane havde en beskedent tilvækst.

Det kan således konstateres, at den største befolkningstilvækst i Vestjylland faldt inden for den kategori, der havde den største gennemsnitlige størrelse, nemlig stationssognene.

## Befolkningstallet i bymæssige bebyggelser før 1901

### *Den hidtidige forskning*

Da folketællingen i 1901 var den første, der foretog en udskillelse af indbyggertallet i landdistrikternes bymæssige bebyggelser fra sognets samlede folketal, har det været forbundet med visse vanskeligheder at nå frem til disse bebyggelses (herunder jernbanebyernes) størrelse i tiden før 1901.

Søren Vasegaard kom ind på problemet i sit foredrag fra 1936. Han omtalte den gruppe jernbanebyer (eller som han kaldte dem: stationsbyer), »som ude i de rene landdistrikter, fjernt fra større eller mindre købstæder, er blevet til i kraft af landbrugets revolutionerende driftsformer og landbostandens ændrede levevis«. Disse bydannelser skulle i følge Vasegaard væsentligst være beboet af folk fra den nærmeste omegn, især fra den kommune, hvor bydannelsen lå. Da Statistisk Departements opgørelser over befolkningens vandringer kun omfattede amterne som helhed og de enkelte købstæder, var denne konstatering baseret på undersøgelser, som Vasegaard havde foretaget i en række jernbanebyer. Fremgangsmåden var den, at han havde udvalgt en større eller mindre del »af deres ledende mænd på handelens, håndværkets og industriens område«, og derefter undersøgt disse menneskers fødested med ovennævnte resultat.<sup>1</sup>

Denne metode forekommer en smule usystematisk, idet det ikke er givet, at »en række stationsbyer« er repræsentative for denne bygruppe som helhed. Det samme gælder også for »en større eller mindre del af deres ledende mænd«.

Mens Vasegaard således synes at have koncentreret sig om vandringerne til de bymæssige bebyggelser, kom Tork mere direkte ind på problemerne omkring disses indbyggertal før 1901 med følgende passus: »Hvor man ønsker oplysning om enkelte bymæs-



Ølgod. Baneoverskæringen ved Storegade, ca. 1916.  
(Lærer R.B. Uhre, Staby).

sige bebyggelser i landdistrikterne for tiden, der ligger forud for de pågældende bebyggelsers optagelse i Statistisk Departements publikationer, må man søge tilbage til de originale folketællingslister, der opbevares i Rigsarkivet. Da der dengang ikke var stillet krav om en udskillelse af de bymæssige bebyggelser, vil det kun i undtagelsestilfælde være muligt at give nøjagtige oplysninger om disse«. <sup>2</sup>

Til trods herfor søgte Tork alligevel at nå frem til en formodning om indbyggertallet i fire fynske jernbanebyer før 1901. Undersøgelsen tog sit udgangspunkt i sognebefolkningstal for de fire sogne, hvori jernbanebyerne Årup, Ejby, Glamsbjerg og Ringe ligger. Tallene dækker perioden 1860-1901. To af sognene, Ejby og Kjøng med Glamsbjerg, havde en stigning på ca. 500 indbyggere. Skydebjerg sogn (Årup) havde en tilvækst på ca. 700, mens Ringe sogn havde en jævn stigning perioden igennem på i alt ca. 750. Disse tal sammenholdtes derefter med de fire jernbanebyers folketal i 1901, hvorved det viste sig, at tallene er nogenlunde sammenlignelige. <sup>3</sup>

Tilvækst i Skydebjerg sogn 1860-1901:	750
Indbyggertal i Årup jernbaneby 1901:	787
Tilvækst i Ejby sogn 1860-1901:	563
Indbyggertal i Ejby jernbaneby 1901:	553
Tilvækst i Kjøng sogn 1860-1901:	525
Indbyggertal i Glamsbjerg jernbaneb. 1901:	658
Tilvækst i Ringe sogn 1860-1901:	763
Indbyggertal i Ringe jernbaneby 1901:	922

Den større divergens i Glamsbjergs og Ringes tilfælde kan måske forklares ved, at disse bydannelser var opstået før 1860. Tork konkluderede på basis heraf: »Man kan sikkert gå ud fra, at den stigning på ca. 500 indbyggere, der har været fra 1860 til 1901 for Ejby og Kjøng sogne for langt den væsentligste del hidrører fra stationsbyerne«. <sup>4</sup>

Ud fra sognefolketallene for periodens fem folketællinger nåede Tork frem til, at væksten for Ejby og Kjøng sogne var størst i 1890'erne. Han foretog derfor ud fra folketællingslisterne en opgørelse over de fra 1890 til 1900 tilflyttede samt deres børn. Konklusionen heraf blev: »Selvom en del af de tilflyttede (for eksempel tjenestemænd, tyende og arbejdere og formentlig enkelte erhvervsdrivende) har erstattet fraflyttede eller døde, er der tilgået disse byer et så stort antal indbyggere efter 1890, at man kan slutte, at det fortrinsvis er i 90'erne, at stationsbyerne rigtig begynder at udvikle sig«. <sup>5</sup> Denne konklusion blev derefter udvidet til at gælde på landsplan med ordene: »Det synes af det foregående at fremgå, at det først er henimod århundredskiftet, at bebyggelsen ved stationsbyer rigtig begynder at vokse, og at byerne begynder at udvikle sig til regulære stationsbyer«. I den forbindelse henviste Tork til »mange litterære kilder«, for eksempel »Fynske Byer og deres Mænd« og for vestjyske jernbanebyers vedkommende til Jenny Alkjærsgs »Huse i Hederanden«. <sup>6</sup>

Den her anvendte metode har den fordel, at den relativt let kan



Hovedgaden i Tim ca. 1910.  
(Ringkøbing Lokalhistoriske Arkiv).

give et fingerpeg om befolkningstilvæksten i et større antal jernbanebyer, omend tallene må siges at være forbundet med en vis usikkerhed, jf. de ret store forskelle, der fremkom i forbindelse med Ringe og Glamsbjerg. Endvidere må Torks generalisering på basis af de fynske tal betegnes som betænkelig i betragtning af de specielle forhold, der gjorde sig gældende for Fyn – mange købstæder og ladepladser, der mindskede oplandet og dermed mulighederne for udviklingen af nye bydannelser.

I artiklen om den rurale by fra 1965 omtalte Viggo Hansen problemet med jernbanebyernes folketal op til 1901. Han anviste en metode, der kan give et indtryk af forholdene. Den gik ud på, at der blev udarbejdet en grafisk kurve over udvalgte sogne, hvori der fandtes jernbanebyer, visende sognenes folketal fra 1860 til 1960 sammen med tallene for jernbanebyerne fra den tælling, hvori de optræder for første gang. På grundlag heraf kunne man skønne over byernes vækst; men Viggo Hansen advarede selv om, at det fordrede et lokalkendskab at kunne skelne mellem tilvækst i



Harbogade i Ulfborg ca. 1918.  
(Lærer R.B. Uhre, Staby).

landbrugsbefolkningen og »by«-befolkningen ud fra befolkningskurverne.<sup>7</sup> Ved brug af forskellige udgaver af for eksempel målebordsblade ville det være muligt at se, om den nytilkomne bebyggelse var foregået i bydannelsen eller på landet.<sup>8</sup>

Generelt har problemet om jernbanebyernes folketal i sidste halvdel af det 19. århundrede ikke været genstand for tilbundsående undersøgelser i den hidtidige forskning; der har været ansatser til metoder, der kunne give et fingerpeg om befolkningsudviklingen i de nævnte bydannelser, men nogen egentlig analyse med henblik på at finde de konkrete tal kan der ikke opvises eksempler på.

### *Problemstilling og kildemateriale*

I det følgende vil det blive forsøgt at rekonstruere folketallet i en bymæssig bebyggelse før 1901 ved hjælp af matrikelskort og folketællingslister, der fra 1901 var forsynet med matrikelsnumre.



Vemb sogn i Hjerm herred, Ringkøbing amt, er blevet udvalgt til et sådant forsøg, især fordi sognets indbyggertal var af en passende størrelse, men også fordi det af undersøgelserne af placeringen af ekspeditionssteder på vestbanen fremgik, at jernbanestationen i Vemb blev placeret på åben mark ved banens overskæring af Lemvig-Ringkøbing vejen.

Kildematerialet udgøres af matrikelskort, hvoraf der findes tre originalkort fra henholdsvis 1840, 1867-86 og 1886-1939, samt kortbogen over vestbanen fra 1877. Sidstnævnte er i Landsarkivet for Nørrejylland registratur dateret til 1896, men det korrekte år må være 1877, idet dette årstal findes sammen med etatsråd Bruuns signatur på en af kortbogens første sider.<sup>9</sup> Da ingen af kortene viser forholdene i 1901 eller 1906, vanskeliggøres en umiddelbar sammenligning med folketællingslisternes matrikelnumre, blandt andet fordi disse kunne være forsvundet i 1939 som følge af yderligere udstykninger. Det er derfor nødvendigt at gennemgå udstykningerne i matrikelprotokollerne. Disse består af en sogneprotokol, der i 1877 blev erstattet af en A-matrikelprotokol over Hjerm herred. Senere udstykninger opførtes i kronologisk orden i en C-protokol, der blev efterfulgt af D, E, F og G-matrikler. Dette materiale giver foruden udviklingen i matrikelnumre med de hertil knyttede årstal også en del navne på ejere og brugere af jordstykkerne samt i nogle tilfælde lodbeskrivelser, hvilket kan være til hjælp ved sammenligningen med folketællingslisterne. Desværre er der ofte blot anført et »agtes solgt«, hvilket sammen med de tilfælde, hvor der var samme ejer til flere grunde og intet brugernavn, vanskeliggør arbejdet.

Den anden del af kildematerialet, folketællingslisterne, byder også på uklarheder, idet det viser sig, at ikke alle ejendomme er forsynet med matrikelnumre i tællingslister fra 1901 og 1906. I 1901 mangler således matrikelnumrene til 15 ejendomme i Vemb sogn. Årsagen hertil er vanskelig at fastslå. I enkelte tilfælde kunne det skyldes, at den givne jordlod endnu ikke var forsynet med et nummer, men i langt de fleste tilfælde må skylden placeres hos de personer, der udfyldte skemaerne, tællingskommisærerne og

husfædrene, hvad enten årsagen så har været manglende viden eller sløsethed.

### *Rekonstruktion af indbyggertallet i Vemb by 1870-1901*

Først og fremmest måtte det område, hvori jernbanebyen voksede op, udskilles fra resten af sognet. Det skete ved hjælp af matrikelskortet fra 1840 og kortbogen fra 1877, idet det her var muligt at konstatere, hvilke jordlodder der omgav jernbanestationen. Det viste sig at være matrikelnumrene 2, 9, 10 og 11.

Derefter undersøgte disse matrikelnumres udstykning til og med 1906, hvilket var nødvendigt for en nøjere præcisering af det relevante område. Området kunne enten fastlægges som værende af samme størrelse perioden igennem, eller det kunne udvides, efterhånden som bydannelsen foregik. Den førstnævnte metode er valgt, fordi den er mindre kompliceret end den anden, og fordi resultatet stort set vil blive det samme.

Fastlæggelsen af jordlodderne skete ud fra matrikelskortet 1887-1939. Af de 85 jordlodder blev én udstykket før 1870'erne, mens resten fordeler sig således:

1874-75: 22 grunde udstykket.

1880-89: 37 do.

1890-1901: 25 do.

Den første større udstykning fandt således sted omkring jernbanens åbningsår og bestod fortrinsvis af en række grunde langs landevejen over for jernbanestationen. Det største antal udstykninger stammede dog fra 1880'erne og var for nogles vedkommende en yderligere udstykning af de ovennævnte arealer. I århundredets sidste tiår blev der ikke udstykket så mange grunde som i 1880'erne, hvilket kan hænge sammen med, at de første udstykninger fra 1874 til 1889 måske var vel rigelige, præget af en forventning om en vis tilflytning som følge af de to jernbanestationer, der fulgte med åbningen af vestbanen og Vemb-Lemvig banen i henholdsvis 1875 og 1879.



Kort fra G.F.S. Bruuns kortbog over vestbanen, 1877.  
(Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg).



Jernbanestationerne i Vemb. Til højre ses statsbanestationen, midt i billedets mellemgrund ligger Lemvigbanens stationsbygning. Billedet er fra ca. 1904. (P. Thomassen, Gentofte).

Antallet af jordlodder kan ikke vise noget konkret om antallet af indbyggere. Folketællingsskemaerne må inddrages.

Den førnævnte mangel på matrikelnumre i 1901- og 1906-tællingerne kan i en vis grad afhjælpes ved en sammenligning af personnavne fra matrikelsprotokollerne og tællingslisterne. Derudover lettes placeringen af befolkning i by eller land ved, at tællingslisterne fra 1890 og 1901 er adskilt i tre grupper: Vester-Vemb, Vemb by og Øster-Vemb. Det må således anses for sandsynligt, at et hus, der på tællingslisten var placeret mellem to identificerede ejendomme i Øster-Vemb, også selv var beliggende i den del af sognet, ligesom det må antages, at en ejendom lå i Vemb by, såfremt den på tællingslisten var omgivet af matrikelnumre, der bevisligt lå nær jernbanestationen. Tællingskommisærerne har formodentlig så nogenlunde gennemgået et område af gangen og ikke flakket fra den ene ende af sognet til den anden.

På dette grundlag var det muligt at opdele sognets befolkning i

1901 i to grupper: dem, der boede i jernbanebyen, og dem, der boede uden for denne. Rekonstruktionen af de to kategorier i folketællingerne før 1901 udførtes ved at identificere de ejendomme, der lå uden for byområdet. Det var mest hensigtsmæssigt, fordi størsteparten af disse huse og gårde havde navne, der var opført på tællingslisterne, hvorved de bedre kunne findes end ejendommene i byen, der ofte blot var betegnet »et hus«. Tilmed var antallet af de udenbys gårde og huse mere stabilt perioden igennem.

Tabel 12. Befolkningstallet og -tilvæksten i Vemb sogn og Vemb jernbaneby. 1870-1906

	Vemb sogn			Vemb by		
	Folketal	Tilvækst	i %	Folketal	Tilvækst	i %
1870	261			40		
1880	355	94	36,0	106	66	165,0
1890	552	197	55,5	287	181	170,8
1901	612	60	10,9	359	72	25,1
1906	762	150	24,5	400	41	11,4
1870	261			40		
1901	612	351	134,5	359	319	797,5

Kilder: Folketællingsskemaer 1870-1901.

Gennem denne udelukkelsesmetode er det lykkedes at finde folketallet omkring jernbanestationen i Vemb. Tallene fremgår af tabel 12, hvor de er sat sammen med tallene for hele sognet. De fyrrer personer, der boede i det kommende byområde i 1870, var samlet på fire husstande (plus et fattiglem), hvoraf præstegården alene havde elleve beboere. Allerede i 1880 var indbyggertallet mere end fordoblet, idet 66 personer havde slået sig ned i og omkring stationerne. Heraf var halvdelen, inklusiv familie og tyende, ansat ved banerne.

Den største tilvækst forekom imidlertid i 1880'erne. Dette resultat afviger fra de konklusioner, som undersøgelser af andre

jernbanebyer er nået frem til, idet den store tilvækst normalt er konstateret i 1890'erne.<sup>10</sup> I dette årti voksede Vemb derimod kun med under halvdelen af tilvæksten fra 1880-1890.

I perioden 1870-1901 udgjorde befolkningstilvæksten i jernbanebyen 88 procent af sognets samlede tilvækst. Det synes at stemme overens med Torks antagelse angående de fynske jernbanebyer, hvorimod hans konklusion, at udviklingen i jernbanebyerne fortrinsvis foregik i 1890'erne, ikke kan overføres på Vemb. Hermed være ikke sagt, at Torks konklusion er forkert, blot at den ikke må betragtes som landsdækkende.

En af årsagerne til den tidligere befolkningsvækst i Vemb kan ligge i, at den var knudepunkt for to jernbaner, der blev åbnet inden for samme femårsperiode. Statsbanestationen fik en større bemanning end ellers, fordi den var forbindelsesled mellem stats- og privatbanen, men dertil kom, at privatbanen havde egen station. Som følge heraf udgjorde jernbanernes personale med familie og tyende en ikke ringe del af byens befolkning, nemlig ca. 30 procent i 1880 og omkring 22 procent i 1890.

Tabel 13. Befolkningstilvækst i Vemb sogn og indbyggertal i Vemb jernbaneby. 1870-1901.

	1870-1880	1870-1890	1870-1901
Tilvækst i Vemb sogn	94	291	351
Indbyggertal i Vemb jernbaneby	106	287	359

Kilder: som ved tabel 12.

Befolkningstallene for Vemb jernbaneby er i tabel 13 sammenlignet med tilvæksten for hele sognet (jf. Torks beregningsmetode, se side 103f), og det viser sig da, at der i Vembs tilfælde ikke er megen forskel på tallene. Det kunne tyde på, at Torks metode er anvendelig, såfremt der ønskes en omtrentlig opgørelse over bymæssige bebyggelsers folketal før optagelsen i befolkningsstatistikken.



Udsigt over Vemb, ca. 1914.  
(P. Thomassen, Gentofte).

Men den må anvendes med megen varsomhed og med forudgående studier af de lokale forhold, idet der for eksempel må tages hensyn til sogne, hvor der optræder flere bydannelser, samt sogne, hvor der fandtes bebyggelser før den undersøgte periode.

Den her udviklede metode med brug af matrikler og folketællingsskemaer vil derimod kunne give et mere pålideligt tal for bydannelsernes indbyggertal.

## Skitse af erhvervsstrukturen og -udviklingen i Gørding, Vemb og Bur sogne samt Vemb by 1870-1901

Gørding, Vemb og Bur er tre vestjyske nabosogne, hvor jernbanen fra Holstebro til Ringkøbing er ført igennem to af dem, med station i Vemb og standsningssted i Bur. Gørding blev ikke berørt af banen. De tre sogne er derfor velegnede til en undersøgelse af, hvordan erhvervsstrukturen udviklede sig efter jernbanens anlæg, fordi de oprindeligt på mange områder var ens.

Den følgende skitse af erhvervsudviklingen i de ovennævnte områder er udarbejdet på grundlag af folketællingsskemaernes oplysninger om erhverv. Erhvervsoplysningerne på tællingslisterne forekommer stort set pålidelige, bortset fra angivelser som

Vemb Gæstgivergård og Statsbanestation, ca. 1880.  
(P. Thomassen, Gentofte).





»syg« og »kortspiller og daglejer«. Om sidstnævnte betød, at der var en professionel kortspiller i Bur sogn i 1901 skal være usagt, men der var måske her tale om en spøg. I nogle tilfælde var der angivet to erhverv, for eksempel »husmand og postbud«, af hvilke det førstnævnte er anset for det afgørende.

Tallene i tabellerne dækker de personer, der ernærede sig ved det enkelte erhverv, eksempelvis jordbrugerne med familie og tyende.

Tabel 14. Erhvervsforholdene i Gørding, Vemb og Bur sogne 1870 og 1901

	1870			1901		
	Gørding	Vemb	Bur	Gørding	Vemb	Bur
Beskæftiget v. landbruget	216	196	104	222	228	115
Beskæftiget v. jernbane og postvæsen	0	0	0	0	80	27
Handel og håndværk	9	38	18	30	164	6
Arbejdsmænd	0	10	0	3	51	0
Liberale erhverv	10	0	0	0	14	1
Andre	1	17	5	12	15	26
Ialt	236	261	127	267	612	175

Kilder: som ved tabel 12.

I 1870 syntes erhvervsstrukturen at være ret ens i de tre sogne (se tabel 14) med landbrug som den betydeligste faktor. I 1901 var Gørding stadig et udpræget landbrugssogn, hvilket også i en vis grad var tilfældet for Bur. Men her boede desuden en del mennesker, der fik deres udkomme ved jernbanen; gruppen »andre« var vokset på grund af, at en del beboere blot opgav at være »husejere«.

I Vemb var der foregået en del ændringer i løbet af de 30 år. Landbruget ernærede ganske vist stadig et stort antal personer,

Tabel 15. Erhvervsudviklingen i Vemb by 1870-1901

	1870	1880	1890	1901
Beskæftiget v. landbruget	37	21	42	61
Beskæftiget v. jernbane og postvæsen	0	33	68	62
Håndværkere og handlende	2	46	95	164
Arbejds mænd	0	3	40	47
Liberale erhverv	0	1	24	14
Andre	1	2	16	11
Ialt	40	106	285*)	359

Kilder: som ved tabel 12.

Anmærkninger:\*) differencen i forhold til tabel 12 skyldes to handelsrejsende, der boede på kroen, og som blev talt med i 1890-tællingen, der var en de facto tælling, dvs. en tælling af de personer, der opholdt sig på stedet, uanset om de boede der eller ej.

men endnu flere var knyttet til de andre erhvervsgrupper, især handel, håndværk og transport.

Størstedelen af disse mennesker boede i Vemb by, der var vokset op fra 1875. I 1880, fem år efter vestbanens og et år efter Lemvig-banens åbning, var gruppen af håndværkere og handlende den største i byen med jernbanepersonalet som næststørste kategori. Situationen var uændret i 1890, blot var tallene for de to grupper mere end fordoblet. Hertil kom en kraftig vækst i to andre kategorier, nemlig arbejdsmændene og de liberale erhverv (tabel 15). I 1901 var transportgruppen stagneret, mens antallet af håndværkere stadig voksede, hvilket også var tilfældet med gruppen af arbejdsmænd. Ved 1901-tællingen skulle der angives navn eller erhverv på den person eller institution, som vedkommende arbejdede for. En undersøgelse af, hvor arbejdsmændene arbejdede, viste, at mange var beskæftiget ved to teglværker på egnen.

Erhvervsstrukturen ændredes således mest markant i Vemb



Nørregade i Vemb. Yderst til venstre i billedet ses skomager Harpøth's hus, der var et af de første huse i byen. Billedet er fra ca. 1905.  
(Hans Høgsberg, Vemb).

sovn med tilkomsten af de mange, der var beskæftigede i byerhverv som handel, håndværk og transportvæsen.

De første, der slog sig ned ved jernbanestationen i Vemb, var en skomagemester og en gæstgiver. Det skete kort tid efter banens åbning.<sup>1</sup>

I løbet af de følgende fem år fik de selskab af en smed, en karetmager, en sadelmager, en bager og to købmænd, af hvilke den ene havde befundet sig på egnen siden 1868, idet en gårdejer fra det år havde drevet lidt landhandel i sin stue. Da der begyndte at opstå bebyggelse omkring jernbanestationen, flyttedes forretningen dertil.<sup>2</sup>

I 1890 var kredsen af handlende og håndværkere blevet udvidet med en manufakturhandler, en detailhandlende, to urmagere, endnu en skomager og nok en sadelmager, dertil en slagter, en fiskehandler, en blikkenslager, en træhandler og en tømmer.

Disse forhold minder om situationen i Vrå jernbaneby, der fik station i 1871. I 1890 fandtes der to bagere, en bødker, tre købmænd, hvoraf den ene tillige var gæstgiver, en maler, to skomagere, en slagter, to smede, en snedker og en urmager.<sup>3</sup> Til sammenligning var der i Ikast jernbaneby (station fra 1877) omkring samme tidspunkt en bager, en købmand, en gæstgiver, en murer og en smed.<sup>4</sup>

Det større antal af handlende og håndværkere omkring Vemb og Vrå jernbanestationer kan muligvis skyldes, at der i begge tilfælde stort set kun fandtes en kirke og en præstegård på egnen, da banen blev anlagt.<sup>5</sup> I modsætning hertil fandtes der i Ikast en nærliggende bebyggelse omkring kirken, hvor de første håndværkere og handlende kunne slå sig ned. I undersøgelsen af jernbanebyerne langs Odense-Strib og Assens banen konstaterede Tork, at næringslivet ligeledes i første omgang voksede op i de landsbyer, der lå i nærheden af stationerne, mens bebyggelsen ved selve jernbanen stort set var ubetydelig i de første år efter banens anlæggelse.<sup>6</sup>

Tork var som nævnt ligeledes af den opfattelse, at det først var efter 1890, at de fynske jernbanebyer begyndte at udvikle sig.<sup>7</sup> Befolkningsmæssigt kan dette ikke overføres på Vemb jernbaneby, hvis største tilvækst i det 19. århundrede foregik fra 1880 til 1890, i hvilken periode byerhvervene også synes at have konsolideret sig. Ganske vist var gruppen af personer, der ernærede sig ved håndværk og handel langt større i 1901, men det synes ikke at

have været ensbetydende med en væsentlig udvidelse i antallet af erhverv. De eksisterende fag havde først og fremmest fået flere udøvere, selv om der også var kommet enkelte nye erhverv til.

Når byen således relativt tidligt var forsynet med handlende og håndværkere, kan det foruden den manglende konkurrence fra en kirkeby også skyldes, at der var en forholdsvis betydelig kundekreds i de mange husstande, der var knyttet til jernbane- og postvæsen.

## Afrunding

I udlandet gjorde der sig to hovedsynspunkter gældende i forbindelse med jernbanernes linieføring. I England og det østlige USA blev banerne anlagt i tilknytning til de eksisterende befolkningscentre og det derværende vejnet. Anderledes forholdt det sig i Sverige, hvor banerne blev placeret således, at de kunne stimulere udviklingen i de egne, der på grund af manglende kommunikationsmidler var sakket agterud i udviklingen.

De samme hovedsynspunkter genfindes ved placeringen af de første nørrejske jernbaner, selv om det ikke fremgik af den hidtidige forskning, idet den for det mest blot talte om »strategiske og andre hensyn«. Dette lidt vage udtryk kan præciseres nærmere for de baner, der er blevet undersøgt i det foregående. Primærbanen op gennem den jyske halvø fik sin hovedretningslinie bestemt ud fra hensyn til beskaffenheden af den egn, som den kom igennem, herunder de eksisterende befolkningscentre og det bestående vejnet. Hensynet til banens økonomi både i anlægs- og driftsmæssig henseende spillede også en vigtig rolle. Herudover var militære, nationale og politiske faktorer også ofte af en vis betydning.

Ved anlæggelsen af udenlandske jernbaner havde en bedre udnyttelse af råstofforekomster været med i overvejelserne. Det gjaldt jernmalmen i Barrow, landbruget i Midtvesten i USA og må også have spillet ind i den svenske anlæggespolitik.

I Danmark gjorde noget lignende sig gældende for sekundærbanen Holstebro-Esbjerg, der blev vedtaget i 1868, men som allerede fra 1853 havde været fastlagt i grove træk. Banen skulle forbinde de kvæg- og delvis kornproducerende landbrugsområder i det nordvestlige Jylland med en udskibningshavn i syd, samtidig

med, at den skulle forbedre de vestjyske købstæders placering i samfærdselsnettet. Det vil sige, at det var egnsudviklings- og eksportensyn, der spillede ind, mens militære faktorer ikke længere havde nogen betydning. Derimod var de herskende handels- og nationale forhold efter 1864 ikke uden betydning for gennemførelsen af vestbanen.

Undersøgelsen af vestbanens nærmere linieføring viste, at der fra lokal side var megen forståelse for nytten af en jernbane, og der blev udfoldet ihærdige anstrengelser for at få indflydelse på linieføringen mellem hovedpunkterne. Det lykkedes dog kun i ringe grad, idet banens placering i vid udstrækning blev fastlagt af baneingeniørerne ud fra terrænforhold og oplandets beskaffenhed. Ved fastlæggelsen af vestbanens ekspeditionssteder blev der især taget hensyn til vejforbindelserne til oplandet samt til afstanden til de nærmestliggende ekspeditionssteder, ligesom disses indflydelse på anlægs- og driftsomkostningerne blev inddraget i overvejelserne. I modsætning til forholdene omkring linieføringen kunne lokale ønsker øve større indflydelse på placeringen af ekspeditionsstederne; sognenes repræsentanter i besigtigelseskommissionen kombineret med andragender fra beboere spillede her en betydningsfuld rolle. Denne indflydelse viste sig for eksempel i forbindelse med landstationen i Tim og standsningsstederne ved ledvogterhuse i Bur og He.

Gennemgangen af de nørrejyske landsognes indbyggertal og befolkningstilvækst set i relation til anlægget af jernbanerne synes at vise, at de tre kategorier af jernbaner i de fleste tilfælde søgtes ført gennem velbefolkede sogne, og at der også blev taget hensyn til befolkningsunderlaget ved placeringen af ekspeditionsstederne.

Efter banernes ankomst konstateredes en ikke ubetydelig befolkningstilvækst, især i sognene langs primær- og sekundærbanerne, og fremdeles i de sogne, hvor der fandtes en station. Derimod adskilte udviklingen i jernbanesognene med holdeplads og uden ekspeditionssted sig ikke væsentligt fra forholdene i sognene

uden jernbane, der i flere tilfælde endog havde en større tilvækst end ovennævnte.

Undersøgelsen af Vemb viste, at der relativt hurtigt etableredes en bydannelse omkring jernbanestationerne, hvorimod tempoet mindskedes i 1890'erne i modsætning til fynske jernbanebyer, der var mere på linie med den svenske konstatering af, at bydannelsen først satte ind en generation efter, at egnen havde fået jernbane.

Undersøgelserne her har været koncentreret om jernbanebyerne, men det må ikke glemmes, at disse kun var en, omend stor, del af de bydannelser, der foregik i landdistrikterne både før og efter banernes ankomst. Det må derfor understreges, at jernbanerne kun var en af mange faktorer, der betingede disse bymæssige bebyggelser.

I Vestjylland spores jernbanernes indflydelse på bydannelsernes beliggenhed, idet denne hang sammen med placeringen af ekspeditionsstederne, ligesom det dertil knyttede personale med husstande, blandt andet i Vemb, må have betydet en stabil kundekreds for de håndværkere og handlende, der efterhånden var behov for i landdistrikterne som følge af landboernes stigende forbrug af håndværkets og industriens produkter.



# Kilder og litteratur

## UTRYKTE KILDER

### *Landsarkivet for Nørrejylland*

G. F. S. Bruun til Asmildklosters privatarkiv: Kort over Holstebro-Esbjerg jernbane, 1896.

### *Matrikelsarkivet*

Sogneprotokol. Vemb sogn, Hjerm herred, Ringkøbing amt.

A-matrikelsprotokol. Hjerm herred, Ringkøbing amt.

C-matrikelsprotokol. Hjerm herred, Ringkøbing amt.

D-matrikelsprotokol. Hjerm herred, Ringkøbing amt.

F-matrikelsprotokol. Hjerm herred, Ringkøbing amt.

G-matrikelsprotokol. Hjerm herred, Ringkøbing amt.

Matrikelskort. Vemb sogn, Hjerm herred, Ringkøbing amt, 1840, 1867-1886 og 1886-1939.

### *Rigsarkivet*

Folketællingslister. Vemb, Bur og Gørding sogne, Hjerm herred, Ringkøbing amt, 1870, 1880, 1890, 1901. Vemb sogn, Hjerm herred, Ringkøbing amt, 1906.

Indenrigsministeriets kontor for offentlige arbejder. Jernbanesager:

Vedr. den jyske jernbane 1850-1860:

a. Skrivelse til indenrigsministeriet fra major Dreyer af 8. april 1853.

b. Allerunderdanigst andragende fra afsendte befuldmægtigede fra Ringkøbing amt om anlæggelsen af en vestjysk bane. 1853.

- c. Skrivelse til indenrigsministeriet fra krigsministeriet af 23. aug. 1853.
- d. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Dreyer af 20. nov. 1855.
- e. Brev fra A. E. M. Tang til konseilspræsident Bang af 22. okt. 1855.
- f. Skrivelse til C. E. Rotwith fra P. G. Bang af 21. jan. 1856.
- g. Andragende til indenrigsministeriet fra Holstebro kommunalbestyrelse af 19. sept. 1856 om en vestlig bane.
- h. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Dreyer af 3. nov. 1856.
- i. Købmand Lihme på Silkeborg sender adresse for en mængde sogne i Jylland om jernbanens retning. 1853.

Den jyske længdebane 1856-57:

- a. Udskrift af Ringkøbing amtsråds forhandlinger den 25. aug. 1856.

Akter vedr. lov af 10. marts 1861.

Besigtigelsesprotokol for syd- og vestbanen samt Vemb-Lemvig og Skive Glyngøre banerne. 1871-1882.

Journalsager: 91, 1861. 299, 299c, 1868. 45, 45b, 45d, 1869. 53, 1870. 128c, 1870. 35, 1871. 326d, 1871. 92, 1872. 263c, f, h, i, 1872. 270b, 1872. 326, 1872. 2-1-1, 1872, 2-1-2, 1872. 325d, 1873. 2011, b, c, d, g, k, m, 1873.

## AVISER, TIDSSKRIFTER OG ANDRE PERIODICA

Aviser: Herning Avis/Ringkøbing Amts Folketidende 1868, 1875.

Holstebro Avis 1868-75. Ringkøbing Amts Avis 1868, 1875.

Beretning om de jysk-fynske jernbaners drift 1867-74.

Beretning om de danske statsbaners drift 1874-1901.

Departementstidende 1853, 1856, 1857, 1868 og 1865.

Fabers Rejseliste 1874-88.

Ny Collegial-Tidende for Danmark 1844.

Rigsdagstidende 1853-68.

Statistiske Meddelelser.

Statistisk Tabelværk.

Sund Sans, 20.-27. årg., 1933-40.

Tidende for forhandlingerne ved provinsialstænderne for Nørrejylland (Viborg Stændertidende), 1846.

## SKRIFTER OG TIDSSKRIFTSARTIKLER

Aagesen, Aage: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, 1949.

Agersnap, T.: Studier over indre vandringer i Danmark, i *Acta Jutlandica* 24, 1952.

Alkjær, E.: De danske stationsbyer, i *Det danske Marked*, 153ff, 1943.

Alkjær, E.: Om Stationsbyernes erhvervsstruktur og oplandsforhold, i *Det danske Marked*, 217ff, 1943.

Balle-Petersen, Poul: De nye byer, i *Arv og Eje*, 69-92, 1976.

Beretning ang. den jyske jernbanesag. Trykt efter indenrigsministeriets foranstaltning som manuskript for rigsdagen, 1855.

Boje, Per og Ole Hyldtoft: Økonomiske, geografiske og demografiske aspekter, i *Urbaniseringsprocessen i Norden*, 3, 178-244, Oslo, Bergen, Tromsø, 1977.

Both, L.: De projekterede jernbanelinier i Danmark, i *Illustreret Tidende*, 252f, 1859-60.

Brøndsted, Johs., Svend Aakjær og Jens Sølvsten: *Danmark før og nu*, bd. I-VI, 1952-57.

*Cambridge Economic History of Europe*, vol. VI, 1966.

Christiansen, C. H.: Vemb by, i *Jyske byer og deres mænd*, bd. 9, 1917.

Dick, Everett: *The Sod-House Frontier*, Lincoln 1954.

Dybdahl, Vagn: De nye klasser. Politikens Danmarkshistorie, bd. 12, 1971.

Dyos, H. J. og D. H. Aldcroft: *British Transport*, Leicester 1969.

Engelstoft, Povl (red.) m.fl.: *Dansk Biografisk Leksikon*, 1933-44.

- Falbe-Hansen, V. og Will. Scharling: Danmarks Statistik I-V, 1878-1887.
- Frandsen, Niels Hemming: En analyse af Tølløses befolkningsudvikling med særligt henblik på vandringerne. Specialeafhandling, Københavns Universitet, 1974.
- Godlund, Sven: Busstrafikkens främväxt och funktion i de urbana influensfeltet, Lund 1954.
- Hansen, Svend Aage: Økonomisk vækst i Danmark, bd. I 1720-1914, 1972.
- Hansen, Viggo: Danmarks bebyggelsesgeografi, 1971.
- Hansen, Viggo: Den rurale by, i Geografisk Tidsskrift, 64, 54-69, 1965.
- Heckscher, Eli F.: Till belysning af järnvägernas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling, Stockholm 1907.
- Heckscher, Eli F.: An Economic History of Sweden, Cambr. Mass. 1954.
- Hedges, James B.: The Colonization Work of the Northern Pacific Railroad, i The Mississippi Valley Historical Review XIII, 311-42, 1926.
- Helsted, T. J. og E. Egebo: De danske veje gennem tiderne, i Ingeniøren 55, 377-83, 1946.
- Johansen, Hans Chr.: Den økonomiske og sociale udvikling i Danmark 1864-1901, 1962.
- Jonasson, Olof: Befolkningen och näringslivet i Mellansverige inom GDS's trafikområde 1865-1940, Göteborg, 1950.
- Kellett, John R.: The Impact of Railways on Victorian Cities, London 1969.
- Klee, Fr. og C. M. Poulsen: Forslag til et jernbane-, dampskibs- og telegrafsystem for Danmark og Slesvig, 1850.
- Krak: Danmarks historiens blå bog, 1970.
- Madsen, Jesper: Studehandelens historie, 1908.
- Nüchel Thomsen, Birgit, Brinley Thomas, John W. Oldam: Dansk-engelsk samhandel 1661-1963, i Erhvervshistorisk Årbog XVI, 7-439, 1965.

- Ordbog over det danske sprog.
- Ordbok över svenska sproget, utgiven av Svenska Akademier, Lund 1935.
- Overton, Rich. C.: Burlington West. A Colonizing History of the Burlington Railroad, Cambr. Mass. 1941.
- Paton, John: Om jernbanerne i Jylland og Slesvig, 1856.
- Pedersen, Kirsten Helle: Kampen om Kertemindebanen. En undersøgelse om anlæggelsen af en privatbane i 1890'erne, 1978.
- Plon, Ulla: Stationsbyen. Undersøgelse af 6 sjællandske stationsbyer, 1976.
- Pollard, S. og J. D. Marshall: The Furness Railway and the Growth of Barrow, i *Journal of Transport History* I, 102-26, 1953.
- Poulsen, C. M.: Om vigtigheden af Jyllands handelsforbindelser med England, 1851.
- Pugh, R. B. og E. Crittall: A History of Wiltshire, IV, London 1959.
- Reps, John W.: The Making of Urban America, Princeton 1965.
- Richter, V.: Den danske landmilitæretat 1801-94, 1. del, 1896.
- Rothe, Viggo: Mit livs erindringer I, 1888.
- Skovmand, Roar: Folkestyrets fødsel 1830-1870. Politikens Danmarkshistorie, bd. 11, 1971.
- Smailes, A.: The Geography of Towns, London 1966.
- Smith, Johs.: P. Smith, Ny Mølle, i *Hardsyssels Årbog*, 106-123, 1967.
- Stenumgaard, F. H.: Vemb by og dens borgere, 1944.
- Thomsen, Rudi (red.): Historien, 1970.
- Tork, J. A.: Banernes indflydelse på befolkningsbevægelser og bydannelser, i *De danske Statsbaner 1847-1947*, 148-173, 1947.
- Tork, J. A.: Fynske stationsbyer, i *Fynske Årbøger* IV, 138-88, 1951.
- Trap, J. P.: Statistisk-topografisk Beskrivelse af Danmark, 1. udg., 1858-60. 2. udg. 1872-79. 3. omarb. udg. 1898-1906.
- Turton, B. J.: The Railway Town, i *Town Planning Review* 32, 97-115, 1961-62.

Tychsen, V. E.: Fortifikations-etaterne og ingeniørkorpset 1684-1893. Personalehistorisk oversigt, i Ingeniørkorpsets Jubilæumsskrift 1684-1884, 1893.

Vasegaard, Søren: Stationsbyernes udvikling, i Beretning fra Dansk byplanlaboratorium 1934-36, 71-77, 1938.

Willerslev, Rich.: Hovedtræk af banernes historiske udvikling, i De danske Statsbaner 1847-1947, 18-106, 1947.

Vrå gennem 100 år 1871-1971, 1971.

# Noter

## *Benævnelse*

1. Vasegaard, 71.
2. Stat.Med.4.rk.10.bind, 14.
3. Trap, 3. udg., 5. bd., 249 og 627.
4. Se Viggo Hansen: Danmarks bebyggelsesgeografi, 73, og Den rurale by, 63, samt Poul Balle-Petersen, 69.
5. På svensk findes dog også ordet »stationssamhälle«. Det vil dog være behæftet med samme definitoriske problemer som det danske »stationsby«.

## *Jernbanebyer i andre lande*

1. Historien, 133.
2. Cambr. Eco. Hist., 277.
3. Smailes, 57.
4. Kellett, 3.
5. Pollard, 114f.
6. Dyos, 185.
7. Turton, 98.
8. Pugh, 358.
9. Turton, 100.
10. Samme, 102.
11. Overton, 44.
12. Reps, 382.
13. Dick, 54.
14. Reps, 389.
15. Samme, 392.
16. Hedges, 337.
17. En interessant artikel om denne bytype og de problemer, der opstod, da jernbanerne gik over til dieseltrækkraft, er W. F. Cottrell: Death by diesellization: A case study in the reaction to technological change i American Sociological Review vol. 16, 1951, 358-65. En lignende artikel om engelske forhold er Turtons The Railway Town.
18. Heckscher: Till belysning, 15.
19. Heckscher: An Economic, 241.
20. Heckscher: Till belysning, 15.
21. Jonasson, 37.
22. Godlund, 232.

23. Heckscher: Till belysning, 60.
24. Samme.
25. Om Nässjö, se C. Bauman: Geografiska Studier över Eksjö, Nässjö, Vetlanda och Tranås samt deres handelsområden, i Svensk Geografisk Årsbok, 7-34, 1935.
26. Heckscher: Till belysning, 63.
27. Jonasson, 214.
28. Samme, 160.
29. Samme, 76.

### *Den hidtidige forskning*

1. Boje og Hyldtoft, 178.
2. Sund Sans 1934, 294.
3. Samme 1935-36, 30 f.
4. Alkjær, 156 f.
5. Tork: Banernes indflydelse, 167f.
6. Vasegaard, 74.
7. Viggo Hansen: Den rurale by, 59, og Danmarks bebyggelsesgeografi, 70.
8. Hermed forstås den jyske halvø nord for 1864-grænsen.

### *Placering af jernbanelinier og ekspeditionssteder*

1. Undtagelsen er behandlingen i Kirsten Helle Pedersen: Kampen om Kertemindebanen.
2. Sund Sans 1935, 7.
3. Samme, 67.
4. Alkjær, 157.
5. Tork: Banernes indflydelse, 162.
6. Sund Sans 1935, 67.

Niels Hemming Frandsen fremhæver derimod, at de lokale interesser blev tilgodeset ved fastlæggelsen af linieføringen for Roskilde-Kalundborg banen. Dette bliver underbygget med en henvisning til en lokal overlevering, der beretter, at greverne på Tølløsegård og Åstrup ikke ville have deres jagtområder ødelagt af »dette stinkende og larmende uhyre«. Derfor blev banen lagt i skellet mellem de to jagtterræner (Frandsen, 2).

Poul Balle-Petersen er ligeledes inde på godsernes indflydelse; blandt andet skulle Svendstrup gods på Midtsjælland have haft indflydelse på Roskilde-Korsør banens linieføring (Poul Balle-Petersen, 75).

7. Tork: Fynske stationsbyer, 139.
8. Samme, 142.
9. Viggo Hansen: Danmarks bebyggelsesgeografi, 67 f.
10. Tork: Fynske stationsbyer, 140.
11. Viggo Hansen: Danmarks bebyggelsesgeografi, 67f.



12. Samme, 70.
13. Poul Balle-Petersen, 74.
14. Samme, 74f.
15. Aagesen, 8.
16. Salmonsens leksikon, 12 bd., 927.
17. Falbe-Hansen, III, 31.
18. Samme.
19. Samme, 4.
20. Samme, 7.
21. Samme, 30.
22. Samme, 31.
23. Brøndsted, III, 208.
24. Willerslev, 8ff.
25. Brøndsted, III, 195.
26. Trap, 1. udg. alm. del, 126.
27. Svend Aage Hansen, 142f.
28. Trap 1. udg. alm. del, 139f.
29. Samme, 145.
30. Nüchel Thomsen, 128.
31. Viborg Stændertidende 1846, 137.
32. Samme, 207.
33. Ny Collegial-Tidende for Danmark 1844, 647.
34. Beretning, 2ff.
35. Willerslev, 38.
36. Beretning, 4.
37. Fr. Klee (1808-1864). Fra 1847 chef for postvæsenets revisionskontor. I 1862 var Klee regeringens økonomiske kontrollør ved den jysk-fynske jernbane. I årene 1858 til 1864 var han medlem af rigsdagen.  
C. M. Poulsen (1818-1885). Fra 1846-48 var Poulsen fabrikskontrollør for hertugdømmerne. Efter Treårskrigen udtalte han sig for en direkte dansk-engelsk dampskibsforbindelse. Fra 1854 til 1867 repræsenterede han entreprenørfirmaet Peto, Brassey & Betts i Danmark. Poulsen var medlem af rigsdagen fra 1849 til 1853.
38. Klee, 34.
39. Samme, 47ff.
40. Samme, 55.
41. Allerunderdanigst andragende fra afsendte befuldmægtigede fra Ringkøbing amt om anlæggelsen af en vestjysk bane. 1853.
42. Rigsdagstidende, folketinget, 1860, 860ff.
43. Departementestidende 1868, 337 f.
44. A. E. M. Tang (1803-1868). Tang var ejer af Nørre Vosborg syd for Vemb. Han var medlem af Ringkøbing amtsråd i en årrække fra 1842, ligesom han var medlem af landstinget fra 1850 til 1866.
45. Madsen, 43ff.
46. Det i note 41 nævnte andragende.
47. Andragende fra Holstebro kommunalbestyrelse til indenrigsministeriet om en vestlig

- bane af 19. sept. 1856.
48. Samme.
  49. A. F. Tscherning (1795-1874). Tscherning var medstifter af Bondevennernes Selskab og dettes første formand til 1856. Han var medlem af folketinget fra 1849 til 1866 med undtagelse af en kort afbrydelse i 1853. Tscherning var en ivrig deltager i de talrige rigsdagsdebatter om jernbaner, hvor han sammen med bl.a. Geert Winther og I. A. Hansen kæmpede for en jysk midtbane.
  50. Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 985.
  51. Viborg Stændertidende 1846, 205.
  52. Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 735ff.
  53. Lov af 10. marts 1861 om anlæg og drift af jernbaner i kongeriget; lov af 19. jan. 1863 om en forandring af loven af 10. marts 1861 §2; lov af 20. maj 1866 om forandring af loven af 19. jan. 1863.
  54. Beretning, 2f.
  55. Udtalelse fra R. Westenholz, her efter Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 757.
  56. Skrivelse fra major Dreyer til indenrigsministeriet af 8. april 1853.
  57. Finansminister Spønneck i folketinget. Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 372.
  58. Indenrigsminister P. G. Bang til folketinget. Rigsdagstidende, folketinget, 1855-56, 1638ff.
  59. Skrivelse fra krigsministeriet til indenrigsministeriet af 23. aug. 1853.
  60. Den i note 56 nævnte skrivelse.
  61. I omtalte skrift af Klee og Poulsen.
  62. Sir Morton Peto (1809-1889). Peto var en af verdens største jernbaneentreprenører med en overgang op til 30.000 mand i arbejde. Efter bygningen af den østjyske længdebane drev firmaet Peto, Brassey & Betts banen til det kom i økonomiske vanskeligheder i 1866-67, hvorefter staten overtog driften.
  63. Rigsdagstidende, folketinget, 1859-60, 868.
  64. Beretning, bilag A.
  65. Samme, bilag P.
  66. Regnar Westenholz (1815-1866). Etatsråden arbejdede ligesom Tang og Poulsen på at forbedre den dansk-engelske samhandel. Han var Petos befuldmægtigede i forhandlingerne med den danske regering forud for den jyske længdebane. Han var medlem af folketinget fra 1853 til 1855 og var finansminister i Rotwits korte regering i 1860.
  67. Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 757.
  68. Samme.
  69. Det i note 41 nævnte andragende.
  70. Det i note 47 nævnte andragende.
  71. Rigsdagstidende, landstinget, 1853, 393f.
  72. Købmand Lihme i Silkeborg sendte adresser for en mængde sogne i Jylland om jernbanens retning.
  73. Det i note 41 nævnte andragende.
  74. Rigsdagstidende, landstinget, 1856-57, 1035.

75. Brev fra A. E. M. Tang til P. G. Bang af 22. okt. 1855.
76. J. C. F. Dreyer (1814-1898). Dreyer havde gjort tjeneste ved vejkorpsen, hvor han i 1841 havde været beskæftiget med jernbaneanlæg og chauseearbejder i hertugdømmerne. I 1855 blev han major og dirigerende officer ved vejvæsenet i Danmark, samtidig med at han var involveret i de jernbaneanlæg, der på den tid foregik på Sjælland. Her var han kontrollerende ingeniør, hvilket han udførte så nidkært, at der ofte opstod modsætningsforhold med det engelske anlægsskiftes overingeniør, der ifølge medlem af anlægskomiteen og den senere direktør for de sjællandske jernbaner, Viggo Rothe, dog skulle have manglet praktisk erfaring i jernbanebygning. På grund af disse samarbejdsvanskeligheder trådte Dreyer tilbage i 1854, mens han dog fortsatte som regeringens rådgiver i jernbanespørgsmål.
- Rothe karakteriserede Dreyer som »utvivlsomt en hæderlig og i mange henseender dygtig mand, der ønskede at skaffe så godt og solidt arbejde som muligt...«, men han kunne være vanskelig at arbejde sammen med, dels fordi han ifølge Rothe på det tidspunkt (dvs. i midten af 1850'erne) var uden praktisk erfaring i den egentlige jernbanebygning, hvortil kom, at han ofte var ubehagelig og bydende i sin optræden. Om denne karakteristik også gjaldt for Dreyers arbejde med den jyske jernbane kan vanskeligt siges ud fra det gennemgåede materiale, bortset fra hans konsekvente afvisning af den kritik, der blev rejst mod hans indstilling til den jyske jernbanes placering.
77. C. O. E. Schlegel (1794-1864). Fra 1850 var Schlegel generalmajor og chef for ingeniørkorpsen.
78. Beretning, 11.
79. Den i note 56 nævnte skrivelse.
80. Beretning, bilag F.
81. Scheffer. Dige- og vandbygningsdirektør. Scheffer havde arbejdet ved anlægget af banen Lübeck-Büchen, og afløste i 1854 Dreyer som kontrol ved Roskilde-Korsørbanen.
82. Beretning, bilag T.
83. Skrivelse fra major Dreyer til indenrigsministeriet af 20. nov. 1855.
84. Skrivelse af 8. dec. 1855 fra Dreyer til indenrigsministeriet. Her fra Beretning, bilag Y.
85. Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 1001f. Denne indrømmelse fandtes i den generelle del af Dreyers skrivelse af 8. april 1853.
86. Samme, 1020.
87. Poulsen, 5.
88. Skrivelse fra Dreyer til indenrigsministeriet af 3. nov. 1856.
89. P. G. Bang (1797-1861). 1844 var Bang kgl. kommissarius ved den sjællandske jernbane. Indenrigsminister 1848-49, 1852-54, 1854-56.
- F. W. C. Caroc (1811-1882). Oberstløjtnant og fra 1857 chef for den topografiske tjeneste.
90. Rigsdagstidende, folketinget, 1855-56, 1638ff.
91. Samme, 1640ff.
92. Samme, 1668f.
93. W. Spønneck (1815-1888). Greven var finansminister fra 1848 til 1854, i hvilken

egenskab han forelagde regeringens forslag til en jysk jernbane i 1853. Når det ikke var indenrigsministeren, der forelagde forslaget, skyldes det, at denne var trådt til kort tid forinden, samt at Sponneck havde deltaget i de forudgående forhandlinger med Peto, Brassey & Betts.

Herudover var Sponneck medlem af kontrolkomiteen for de sjællandske jernbaner fra 1866.

94. Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 372.
95. Departementstidende 1856, 110.
96. Rigsdagstidende, 1856, anhang B, 229f.
97. C. v. Jessen (1817-1884). Borgmester i Horsens fra 1859, medlem af rigsdagen 1858-64. Indenrigsminister i ministeriet Rotwith 1860.
98. D. C. Monrad (1811-1887). Biskop Monrad var medlem af folketinget fra 1849 til 1865 på nær en kort periode i 1853. Det relevante i denne forbindelse var hans arbejde som indenrigsminister fra feb. 1860 til sept. 1861, hvor han udfoldede stor energi for at få den jyske jernbane vedtaget.
99. Rigsdagstidende, folketinget, 1853, 3. saml., 372 (Sponneck). Samme 1855-56, 1638ff (Bang).
100. Samme, folketinget, 1853, 3. saml., 372. (Sponneck).
101. Willerslev, 52.
102. Rigsdagstidende, folketinget, 1856-57, 1931ff.
103. Samme, landstinget, 1856-57. sp. 1048.
104. Geert Winther (1813-1905). Redaktør Winther var medlem af folketinget fra 1849 til 1884, valgt i Odder-kredsen. Han var en af de ivrigste i kampen mod forslagene om tværbaner i Jylland.
105. Rigsdagstidende, folketinget, 1858, 1534.
106. Departementstidende 1861, 353-60.
107. Rigsdagstidende, folketinget, 1859-60, 3390ff.
108. Samme, 3410f og 3471.
109. Samme, 3449.
110. Samme 1860-61, 4196 ff.
111. N. H. Holst (1828-1889). I 1853 blev Holst premierløjtnant i ingeniørkorpsen, hvor han arbejdede i vejtilsynet og deltog i kontrollen med anlægget af Roskilde-Korsør banen, hvor Dreyer var hans foresatte. Fra 1856 var han til rådighed for major Dreyer ved projekteringen af jernbaner i Jylland-Fyn, og 1861 blev han kontrollerende ingeniør ved samtlige jernbaneanlæg i området. I 1862 overtog han den tekniske kontrol med driften af de jysk-fynske jernbaner, mens den økonomiske kontrol blev overtaget to år efter. Den 1. sept. 1867 blev Holst direktør for de jysk-fynske jernbaner, og året efter udnævntes han til generaldirektør for Statsbanedriften.
112. Skrivelse fra Holst til indenrigsministeriet af 23. juni 1861. Journalsag nr. 91. 1861.
113. Departementstidende 1865, 146.
114. Rigsdagstidende, 1865, anhang B, 745-52.
115. J. B. S. Estrup (1825-1913). Den senere konseilspræsident og finansminister (1875-1894) var indenrigsminister fra 1865-1869, i hvilken periode han var med til at gennemføre jernbanelove, der blandt andet omfattede syd- og vestbanen samt Vendsysselbanen.

116. Departementstidende 1868, 247.
117. Eksempelvis Rigsdagstidende, folketinget 1867-68, 694. (S. Jørgensen, Husted).
118. Samme, 1867-68, anhang B, 373.
119. Samme, 367.
120. Departementstidende 1868, 337f.
121. Journalnr. 53, 1870.
122. J. W. Tegner (1832-1909). Fra 1861 var Tegner afdelingsingeniør ved kontrollen med de jyske baner, blandt andet med Århus-Langå-Viborg og Randers-Langå banen. Fra 1867 til 1906 var han overingeniør ved anlægget af de jysk-fynske statsbaner, herunder vestbanen. I en del af samme periode, nemlig 1889-1902, var Tegner generaldirektør for Statsbanerne.
123. Rekonstruktionen bygger på skrivelser fra Tegner til Holst af 30. dec. 1870, journalnr. 35, 1871, af 19. okt. 1871, journalnr. 326d, 1871, af 9. dec. 1871, journalnr. 439, 1871, og af 26. sept. 1871, journalnr. 326, 1871.
124. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Ringkøbing amtsråd af 18. dec. 1868, journalnr. 299c, 1868, samt skrivelse til samme fra Møborg, Nees m.fl. sogneråd af 7. juli 1869, journalnr. 45d, 1869.
125. Skrivelse til Ringkøbing amtsråd fra S. Hylling, Ringkøbing amts vejrinspektion af 22. juli 1868, journalnr. 299c, 1868.
126. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Ringkøbing amtsråd af 8. juli 1870, journalnr. 128c, 1870.
127. Skrivelse til Holst fra Tegner af 30. dec. 1870, journalnr. 35, 1871.
128. Skrivelse til samme fra samme af 18. april 1871, journalnr. 35b-c, 1871.
129. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Houen, Assing, Grindsted, Grene, S. Omme, Ansager og S. Felding sogneråd af 13. aug. 1868, journalnr. 299, 1868.
130. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Ringkøbing amtsråd af 18. dec. 1868, journalnr. 299c, 1868.
131. Skrivelse til indenrigsministeriet fra beboere i Skarrild, Arnborg, Borris, Faster, Vorigod, N. Vium sogne af 2. jan. 1869, journalnr. 45, 1869.
132. Andragende til indenrigsministeriet fra beboere i Nørre herred af 3. marts 1869, journalnr. 45, 1869.
133. Andragende til indenrigsministeriet fra diverse vestjyske sogne af 30. marts 1869, journalnr. 2011, 1873.
134. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Ringkøbing amtsråd af 8. juli 1870, journalnr. 128c, 1870.
135. Skrivelse til indenrigsministeriet fra deltagere i et møde i Brosbøl af 6. maj 1871, journalnr. 35d, 1871.
136. Andragende til indenrigsministeriet fra Borris m.fl. sogne af marts 1872, journalnr. 92, 1872.
137. Stat. Tab. 3. rk. 32. bind, 1877.
138. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Houen m.fl. sogne af 13. aug. 1868, journalnr. 299, 1868. Skrivelse til samme fra beboere i Skarrild m.fl. sogne af 2. jan. 1869, journalnr. 45, 1869. Andragende til samme fra Borris m.fl. sogne af marts 1872, journalnr. 92, 1872.
139. Eksempelvis nævnte skrivelse fra Skarrild m.fl. sogne.

140. Skrivelser til indenrigsministeriet fra deltagere i Brosbølmødet, jf. note 135.
141. Skrivelse til indenrigsministeriet fra beboere i Skarrild m.fl. sogne af 2. jan. 1869, journalnr. 45, 1869.
142. Samme andagende som i note 132.
143. Eksempelvis skrivelserne fra beboerne i Nørre herred, se note 132.
144. Skrivelse til indenrigsministeriet fra diverse vestjyske sogne af 30. marts 1869, journalnr. 45b, 1869.
145. Journalnr. 299c, 1868.
146. Skrivelse til Holst fra Tegner af 30. dec. 1870, journalnr. 35, 1871.
147. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 10. jan. 1871, journalnr. 35, 1871.
148. Skrivelser til Holst fra indenrigsministeriet af 24. jan. 1871, samme journalnr.
149. Skrivelse til Holst fra Tegner af 18. april 1871, journalnr. 35c, 1871.
150. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 27. april 1871, journalnr. 35c, 1871.
151. Skrivelse til Holst fra indenrigsministeriet af 10. maj 1871, samme journalnr.
152. Skrivelse til Holst fra Tegner af 9. juni 1871, journalnr. 35e, 1871.
153. Skrivelse til Holst fra indenrigsministeriet af 22. juni 1871, samme journalnr.
154. Skrivelse til Holst fra Tegner af 19. okt. 1871, journalnr. 326f, 1871.
155. Skrivelse til Holst fra indenrigsministeriet af 16. marts 1872, journalnr. 92, 1872.
156. I skrivelse til Ringkøbing amtsråd af 22. juli 1868, journalnr. 299c, 1868.
157. De i note 124 nævnte skrivelser.
158. Skrivelse til besigtigelseskommissionen fra beboere af Naur og Asp sogne af 11. jan. 1872, journalnr. 2-1-2. 1872. Skrivelse til indenrigsministeriet fra beboere af Naur, Sir, Asp og Vejrum sogne af dec. 1872, journalnr. 2011c, 1873. Skrivelse til indenrigsministeriet fra beboerne i Idom sogn af 15. jan. 1873, journalnr. 2011, 1873. Andragende til indenrigsministeriet fra beboere i Bur sogn af 14. marts 1873, journalnr. 2011c, 1873.
159. Skrivelse til S. Hylling fra E. Dalgas af 12. juli 1868, journalnr. 299c, 1868.
160. Andragende til kommissarius fra sognerådet i Torsted af 19. jan. 1872. Andragende til besigtigelseskommissionen fra Madum og He sogne samt Ringkøbing Byråd af 19.-20. jan. 1872. Andragende til kommissionen for jernbaneanlæg mellem Ringkøbing og Holstebro fra Vedersø sogneråd af 18. jan. 1872. Andragende til kgl. kommissarius fra W. og J. Kjærsgaard, N. Omme af 21. jan. 1872, alle journalnr. 2-1-1, 1872.
161. Eksempelvis andragende til besigtigelseskommissionen fra Stauning sogneråd af 11. april 1872, journalnr. 326, 1872.
162. Eksempelvis andragende til besigtigelseskommissionen fra beboere i Lem af 12. april 1872, journalnr. 92, 1872.
163. Skrivelse til samme fra P. Smith, Ny Mølle af 13. april 1872, journalnr. 92, 1872.
164. Eksempelvis andragende til indenrigsministeriet fra Borris, FASTER, Skarrild, Arnborg, S. Felding, Assing, Vorgod og Vium sogne af marts 1872, journalnr. 92, 1872.
165. Eksempelvis andragendet fra Brosbøl-mødet, note 135.
166. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Ribe stiftamt af 23. april 1873, journalnr. 2011, 1873.
167. Andragende til samme fra Bryndum-V. Nebel sogne af 14. dec. og 24. feb. 1872-73, journalnr. 2011d, 1873.
168. Andragende til kommissarius ved den jyske jernbane, M. H. Rosenørn, fra sognerå-

- det i Torsted af 19. jan. 1872, journalnr. 2-1-1, 1872.
169. Andragende til besigtigelseskommissionen for den vestjyske jernbanelinie fra Vorgod, N. Vium, Assing, S. Felding, Borris, FASTER m.fl. beboere af marts 1872, journalnr. 326, 1872.
170. Andragende til indenrigsministeriet fra beboere af Naur, Sir, Asp og Vejrum sogne af dec. 1872, journalnr. 2011e, 1873.
171. Andragende til indenrigsministeriet fra beboere af Idom, Bur og Vemb sogne af 27. dec. 1872, journalnr. 2011, 1873.
172. Den i note 135 nævnte skrivelse.
173. Andragende til indenrigsministeriet fra Bølling-Sædding sogneråd af 19. sept. 1871, journalnr. 326, 1872.
174. Oplysningerne om disse administrative inddelinger er hentet fra Trap, 2. udg., 6. bd.
175. Det i note 168 nævnte andragende.
176. Andragende til besigtigelseskommissionen fra Stauning sogneråd af 11. april 1872.
177. Eksempelvis skrivelse til indenrigsministeriet fra beboerne i Idom, Bur, Vemb og Naur sogne af 27. dec. 1872, journalnr. 2011, 1873, og andragende til samme fra beboere i Bur af 14. marts 1873, journalnr. 2011c, 1873.
178. Samme.
179. Eksempelvis skrivelse til besigtigelseskommissionen fra P. Smith af 13. april 1872, journalnr. 92, 1872.
180. M. H. Rosenørn (1814-1902). Fra 1854 til 1885 var Rosenørn amtmand i Randers amt. I årene 1859 til 1901 var han kgl. kommissarius for de jyske statsbaner og en række privatbaner.
181. Ad sammensætningen af besigtigelseskommissionen, se Ny Collegial-Tidende 1845, 256f.
182. Besigtigelsesprotokol for syd- og vestbanen samt Vemb-Lemvig og Skive-Glyngøre banerne 1871-1852.
183. Skrivelse til kgl. kommissarius fra indenrigsministeriet af 6. marts 1872, journalnr. 92, 1872.
184. Den i note 185 nævnte besigtigelsesprotokol.
185. Den i note 185 nævnte besigtigelsesprotokol og indberetning til kgl. kommissarius fra oberst Ovesen af 16. april 1872, journalnr. 92c, 1872.
186. Den i note 166 nævnte skrivelse.
187. Skrivelse til indenrigsministeriet fra kgl. kommissarius af 18. maj 1873, journalnr. 2011g, 1873.
188. Skrivelse til Holst fra Tegner af 11. juli 1873, journalnr. 2011k, 1873. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 13. juli 1872, journalnr. 270b, 1872.
189. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 21. juli 1873, journalnr. 2011k, 1873.
190. Skrivelse til amtmanden over Ribe amt fra indenrigsministeriet af 11. aug. 1873, journalnr. 2011k, 1873.
191. Skrivelse til indenrigsministeriet fra kgl. kommissarius af 31. marts 1873, journalnr. 2011c, 1873.
192. Skrivelse til kgl. kommissarius fra Tegner af 25. marts 1873, journalnr. 2011e, 1873.
193. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 9. jan. 1873, journalnr. 2011b.
194. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 7. maj 1872, journalnr. 92, 1872.

195. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Ringkøbing amt af 18. juli 1872, journalnr. 263c, 1872.
196. Skrivelse til indenrigsministeriet fra beboere i Velling sogn af 21. juli 1872, journalnr. 263f, 1872.
197. Skrivelse til indenrigsministeriet fra kgl. kommissarius af 7. juli 1872, journalnr. 263h, 1872.
198. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 23. juli 1872, journalnr. 263i, 1872.  
Skrivelse til kgl. kommissarius fra Tegner af 19. aug. 1873, journalnr. 201lm, 1873.
199. Skrivelse til Holst fra indenrigsministeriet af 27. aug. 1872, journalnr. 263i, 1872.
200. Skrivelse til indenrigsministeriet fra Holst af 4. nov. 1872.
201. Skrivelse til kgl. kommissarius fra indenrigsministeriet af 6. jan. 1873, journalnr. 325d, 1873.
202. Kontrakt om anlæg af en jernbane imellem Esbjerg og Holstebro. Underskrevet den 7. okt. 1872 af indenrigsminister C. A. Fonnesbech og generalkonsul, baron Gedalia, ingeniør David og murermester Lauritz Petersen.

### *Befolkningsudviklingen i de nørrejske landsogne 1860-1901*

1. Eli F. Heckscher: Till belysning, 11.
2. Samme, 12.
3. Stat.Tab. V. A. 5., 22.
4. Aagesen, 75-82.
5. Agersnap, 17-26.
6. Stat. Tab. V.A.5., 21ff.
7. Dybdahl, 33ff.
8. Johansen 29.
9. Svend Aage Hansen, 192, 224, 226.
10. Johansen, 29.
11. Willerslev, 82.
12. Tertiærbanerne var ofte privatbaner, hvorfor en faktor som de enkelte sognes aktietegning givetvis har haft en del indflydelse på banens placering, se eksempelvis Willerslev, 83ff.

### *Befolkningstallet i bymæssige bebyggelser før 1901*

1. Vasegaard, 74f.
2. Tork: Banernes indflydelse, 164f.
3. Tork: Fynske stationsbyer, 157. Sammenstillingen er foretaget på grundlag af de af Tork opgivne tal.
4. Samme.
5. Samme, 158.
6. Samme, 158f.
7. Viggo Hansen: Den rurale by, 60.



8. Samme, 55-57 og 60.
9. En sådan kortbog skulle udarbejdes af ingeniørerne til brug for de forskellige kommissioner i disses forhandlinger med for eksempel lodsejerne om erstatningsspørgsmål.
10. Eksempelvis Torks af de fynske jernbanebyer og Frandsen, 63, om Tølløse.

### *Skitse af erhvervsstrukturen og -udviklingen i Gørding, Vemb og Bur sogne samt Vemb by 1870-1901*

1. Stenumgaard, 12 og 72.
2. Christiansen, 200.
3. Suns Sans bd. 23, 116.
4. Samme, 42.
5. Vraa gennem 100 år, 15.
6. Tork: Banernes indflydelse, 166ff.
7. Samme, 158.

# Navneregister

## Forkortelser:

sg. = sogn

h. = herred

Agersnap, T., økonom 82  
 Alkjær, Ejler, økonom 18, 21  
 Alkjærsg., Jenny 104  
 Alslev sg., Skast h. 98  
 Ansager sg., Ø. Horne h. 57, 61, 98  
 Arnborg sg., Hammerum h. 57, 67  
 Asp sg., Hjerm h. 68, 76, 98  
 Assens 22, 118  
 Assing sg., Hammerum h. 57

Balle-Petersen, Poul, etnolog 11, 20, 23  
 Ballum 37  
 Bang, P. G., jurist, politiker 44ff  
 Billum sg., V. Horne h. 98  
 Bluhme, C. A., jurist, politiker 39  
 Boje, Per, historiker 17  
 Borris sg., Bølling h. 51f, 57ff, 60, 62, 67, 99  
 Both, L., topografisk forfatter 34, 50ff  
 Bramming 84  
 Bregendahl, L. N., jurist, politiker 42  
 Brejning sg., Bølling h. 98  
 Brosbøl, Egvad sg., N. Horne h. 57, 59, 69  
 Bruun, G. F. S., godsejer, landmåler 26f, 107, 109  
 Bryndum sg., Skast h. 67, 98  
 Bryrup, Bryrup sg., Tyrsting h. 86  
 Bundsbæk Mølle, Dejbjerg sg., Bølling h. 59  
 Bur sg., Hjerm h. 54, 66ff, 76f, 80, 98, 114f, 121  
 Bølling sg., Bølling h. 59, 66, 69, 77, 98

Carlsen, C., vandbygningsingeniør 44  
 Caroc, F. W. C., officer 44  
 Clasonsberg Klædefabrik, Skarrild sg., Hammerum h. 61

Damhuset, Vemb sg., Hjerm h. 53ff, 58, 66  
 Daue, H. H. N. J., officer 34  
 Dejbjerg sg., Bølling h. 51, 59, 63, 66, 70, 73, 78, 98  
 Dreyer, J. C. F., officer, ingeniør 39ff, 46, 48

Egtved 86  
 Egvad sg., N. Horne h. 57, 73ff, 98  
 Ejby sg., Vends h. 103f  
 Engelsholm, Nørup sg., Tørrild h. 37  
 Esbjerg 24, 31, 48, 50f, 71, 74, 84, 99, 120  
 Estrup, J. B. S., godsejer, politiker 50, 54

Farris, Ødis sg., N. Tyrstrup h. 24, 84  
 FASTER sg., Bølling h. 57, 59, 67, 98  
 Faurby, Sønder Lem sg., Bølling h. 51, 59, 64  
 Fjerritslev 86  
 Fovsing sg., Hjerm h. 68, 76  
 Fredericia 23, 36, 41ff, 47, 84  
 Frederiksberg 27  
 Frederikshavn 24, 37, 42, 44f, 82, 84, 86  
 Fåborg sg., Skast h. 98

Gammel sogn, Hind h. 98  
 Give, Give sg., Nørvang h. 23, 86  
 Gjesing, Bryndum sg., Skast h. 66  
 Glamsbjerg, Kjæng sg., Båg h. 19, 103ff  
 Glyngøre 24, 86  
 Grene sg., Slaugs h. 57

- Grenå 84  
 Grimstrup sg., Skast h. 98  
 Grindsted 57, 76, 98  
 Gudenå-dalen 37, 44  
 Gudum sg., Skodborg h. 76  
 Guldager sg., Skast h. 67, 71, 79, 98  
 Gørding sg., Gørding h. 54, 56, 98, 114f
- Hadsund 86  
 Hammerum h. 59, 76  
 Hanning sg., Bølling h. 98  
 Hansen, Viggo, geograf 11, 19, 22f, 105  
 Harbogade (Ulfborg) 106  
 Harpøth, C., skomager (Vemb) 117  
 He sg., Hind h. 51, 70, 72, 98, 121  
 Heckscher, Eli F., nationaløkonom 81  
 Hermet sg., N. Horne h. 59, 98f  
 Henne sg., V. Horne h. 98  
 Herning 60, 69, 76, 82, 84, 99  
 Himmerland 21  
 Hind h. 59, 77  
 Hjarbæk, Vorde sg., Nørlyng h. 31, 40, 44  
 Hjerm sg., Hjerm h. 54, 68, 107  
 Hjerting, Guldager sg., Skast h. 27, 30ff, 35, 71  
 Ho sg., V. Horne h. 60, 98  
 Hobro 29, 36f, 40, 44f, 84  
 Hodde sg., Ø. Horne h. 57, 61, 98  
 Holmgårde, Sønder Lem sg., Bølling h. 57, 59, 66, 70, 73, 78  
 Holst, N. H., ingeniør 48, 55f, 63 ff, 77f, 80  
 Holstebro 24, 26, 31ff, 38, 40, 42, 44, 48, 50f, 54, 68, 71f, 80, 84, 99, 114, 120  
 Horne sg., Ø. Horne h. 57, 61, 98  
 Horsens 37, 40, 42, 44f, 86  
 Hostrup sg., Skast h. 98  
 Houen sg., N. Horne h. 52, 57, 98  
 Hov, Hads h. 86  
 Hover sg., Hind h. 98  
 Hurup, Hurup sg., Refs h. 18  
 Husby sg., Ulfborg h. 66, 98  
 Hyldtoft, Ole, historiker 17  
 Hylling, S., vejinspektør 54f, 66
- Idom sg., Ulfborg h. 67ff, 98  
 Ikast 118
- Janderup sg., V. Horne h. 98  
 Jelling 35  
 Jerne, Jerne sg., Skast h. 67  
 Jessen, J. C. v., borgmester, politiker 45f  
 Juelsminde 86  
 Jyderup, Jyderup sg., Tuse h. 21
- Kalundborg 22  
 Kjelstrup, Faster sg., Bølling h. 59  
 Kjærgårde, Sønder Lem sg., Bølling h. 66, 73, 75, 77ff  
 Kjæng sg., Båg h. 103f  
 Klap Mølle, Velling sg., Hind h. 3  
 Klee, Fr., postembedsmand 31, 37, 47  
 Knudstrup, Torning sg., Lysgård h. 35  
 Koed, Jan, jernbanehistoriker 25  
 Koefod, L., jernbanehistoriker 25  
 Kolding 28, 41, 43ff, 71, 86  
 Kongeåen 40  
 Korsør 31, 39, 46  
 Kronheden 51  
 Kvang sg., V. Horne h. 98  
 København 27, 31f, 36, 46, 87
- Langå 84  
 Lem, Sønder Lem sg., Bølling h. 38, 51, 59, 66, 70, 73, 77, 79, 98  
 Lemvig 33, 54ff, 68, 71f, 86, 93, 99, 107f, 116  
 Lillebælt 41  
 Lilleåen 51, 55  
 Limfjorden 30ff, 37, 95  
 Lunde sg., V. Horne h. 98  
 Lundenæs, Skjern sg., Bølling h. 51, 57, 59  
 Lunderskov 84  
 Lydom sg., V. Horne h. 98  
 Lyhne sg., N. Horne h. 57, 59f, 98  
 Løgstør 84  
 Løgumkloster 45  
 Lønborg sg., N. Horne h. 59, 98  
 Lønne sg., V. Horne h. 61, 98

- Madum sg., Ulfborg h. 98f  
 Mansa, J. H., officer, litograf 49f  
 Middelfart 23  
 Midtjylland 19f, 25, 35, 40f, 61, 95  
 Monrad, D. G., biskop, politiker 45ff  
 Müller, J. M. A., politiker 42  
 Møborg sg., Skodborg h. 68, 99  
 Mølgård, Tim sg., Hind h. 66f  
 Måbjerg sg., Hjerm h. 98
- Naur sg., Hjerm h. 51, 54, 66ff, 72, 80, 98  
 Nees sg., Skodborg h. 98  
 Nibe 86  
 Nordvestjylland 41  
 Nyborg 22f  
 Nykøbing Mors 33  
 Ny Mølle, Sønder Lem sg., Bølling h. 70  
 Ny sg., Hind h. 98  
 Næsbjerg sg., Skast h. 98  
 Nøderup, Tim sg., Hind h. 66  
 Nørholm, Torstrup sg., Ø. Horne h. 57  
 Nørre Bork sg., N. Horne h. 59, 98  
 Nørre Felding sg., Ulfborg h. 98  
 Nørre h. 77  
 Nørre Horne h. 59, 61, 69  
 Nørre Nebel sg., V. Horne h. 28, 98  
 Nørre Omme sg., Hind h. 67, 98  
 Nørre Snede sg., Vrads h. 35  
 Nørre Sundby 82, 86  
 Nørre Vium sg., Bølling h. 57, 67  
 Nørre Vosborg, Ulfborg sg., Ulfborg  
 h. 32, 51, 56, 66  
 Nørre Åby, Nørre Åby sg., Vends h. 19  
 Nørvang h. 59
- Odder 86  
 Oddesund Nord 86  
 Oddesund Syd 84  
 Odense 19, 22f, 118  
 Oksby sg., V. Horne h. 60, 98  
 Otterup, Otterup sg., Lunde h. 19  
 Ovesen, C., officer 74f  
 Ovtrup sg., V. Horne h. 60, 98
- Paton, J., ingeniør 34, 43f
- Peto, Sir Morton, entreprenør 37f  
 Plon, Ulla, arkitekt 19f  
 Poulsen, C. M., embedsmand 31, 37, 43  
 Præstbro, Ådum sg., N. Horne h. 59  
 Pålbeil Banke, Hoven sg., N. Horne h. 52,  
 57f
- Randbøl sg., Tørrild h. 37, 40  
 Randers 29, 34, 38, 40, 42, 44f, 84, 86  
 Ribe 26ff, 33, 37, 40f, 50f, 53, 59, 71, 76,  
 80, 84  
 Rindum sg., Hind h. 98  
 Ringe 19, 103ff  
 Ringkøbing 24ff, 30ff, 38, 40, 50ff, 54, 56f,  
 59f, 62ff, 68ff, 77ff, 100, 105, 107, 114  
 Ringkøbing Fjord 57  
 Rosenørn, M. H., amtmand, kgl. kommis-  
 sarius 70, 74, 76ff  
 Roskilde 22, 27, 39  
 Rotwitt, C. E., amtmand, politiker 45  
 Ryomgård 84  
 Rømø 37  
 Råsted sg., Ulfborg h. 68f, 98
- Scheffer, dige- og vandbygningsingeni-  
 ør 41, 43f  
 Schlegel, C. O. E., officer, ingeniør 39, 41  
 Sig, Torstrup sg., Ø. Horne h. 66, 76  
 Silkeborg 30, 37, 44f, 51, 61, 76, 84  
 Sir sg., Hjerm h. 68, 98  
 Skanderborg 40, 61, 84  
 Skarrild sg., Hammerum h. 57, 59f, 98  
 Skast sg., Skast h. 98  
 Skive 24, 33, 43, 46, 86  
 Skjern 40f, 51, 54, 59, 63f, 69, 73f, 77ff,  
 82, 84, 98f  
 Skjern Bro 67  
 Skjern Å 57f, 62ff, 69, 100  
 Skodborg h. 54f  
 Skydebjerg sg., Båg h. 103f  
 Skærum Bro, (ved Vemb) 54f  
 Skærum Mølle, Ulfborg sg., Ulfborg  
 h. 51, 57  
 Slaugs h. 59  
 Smith, P., fabrikant, Ny Mølle 70

- Snoghøj, Erritsø sg., Elbo h. 31, 45  
 Solbjerg Sø, Ning h. 40  
 Sorø 22  
 Spønneck, W., greve, finansminister 45  
 Staby sg., Ulfborg h. 66, 72, 98  
 Stadil sg., Hind h. 67, 98  
 Starup sg., Skast h. 98  
 Stauning sg., Bølling h. 59, 70, 73f, 98  
 Steen, A., matematiker, politiker 44f  
 Storegade (Ølgod) 103  
 Storåen 51, 54f, 65f, 68, 77  
 Strandby, Jerne sg., Skast h. 48, 50  
 Strellev sg., N. Horne h. 59, 98  
 Strib 22f, 118  
 Struer 31, 34, 48, 68, 76, 84  
 Svendstrup, Svendstrup sg., Hornum h. 86  
 Sæby 82, 86  
 Sædding sg., Bølling h. 98  
 Sønder Bork sg., N. Horne h. 59, 98  
 Sønder Felding sg., Hammerum h. 57, 98  
 Sønder Nissum sg., Ulfborg h. 98  
 Sønder Omme sg., Nørvang h. 57, 98  
 Sønder Vium sg., N. Horne h. 59, 98  
 Sønder Vognbjerg, Stauning sg., Bølling h. 51, 64  
  
 Tang, A. E. M., godsejer, politiker 32, 38f  
 Tarm, Egvad sg., N. Horne h. 28, 59, 63, 66, 69f, 74f, 79  
 Tegner, J. W., ingeniør 51f, 55f, 58, 63ff, 76ff  
 Thisted 33, 86  
 Thyborøn 86  
 Tim sg., Hind h. 4, 66f, 69f, 72f, 79f, 98f, 105, 121  
 Timring sg., Ulfborg h. 98  
 Tistrup sg., Ø. Horne h. 57, 61, 71, 79, 98  
 Tommerup, Tommerup sg., Odense h. 22  
 Tork, J. A., ekspeditionssekretær 18ff, 22f, 102ff, 112, 118  
 Torsted sg., Hind h. 67, 69, 98  
  
 Torstrup sg., Ø. Horne h. 57, 61, 63, 71, 98  
 Tscherning, A. F., officer, politiker 35  
 Tørring, Tørring sg., Vrads h. 86  
 Tøstrup, Ådum sg., N. Horne h. 51, 71f  
  
 Ulfborg sg., Ulfborg h. 59, 71, 77, 79, 98ff, 106  
 Ulfkjær, Ulfborg sg., Ulfborg h. 51, 66, 71  
  
 Vamdrup, Vamdrup sg., Anst h. 50  
 Vandel, Randbøl sg., Tørrild h. 86  
 Vandfuld h. 54f  
 Varde 24f, 31ff, 40, 50f, 54, 56f, 59f, 63, 66, 68, 73f, 76  
 Varde Landsogn, V. Horne h. 98  
 Vasegård, Søren, redaktør 17ff, 21f, 102  
 Vedersø sg., Hind h. 67, 98  
 Vedsted, V. Vedsted sg., Ribe h. 84  
 Vejle 37, 41ff, 49f, 59, 76, 86  
 Vejrumsø, Hjern h. 68  
 Velling sg., Hind h. 59, 73, 77, 98  
 Vemb by og sg., Hjern h. 32, 54ff, 63f, 66ff, 71f, 76, 79, 86, 93, 98f, 107f, 110ff, 122  
 Westenholz, R., godsejer, politiker 37f, 43  
 Vester Horne h. 59, 61  
 Vester Nebel sg., Skast h. 98  
 Vester Vemb, Vemb sg., Hjern h. 110  
 Vestjylland 19f, 25f, 29, 31, 35, 38, 41, 43, 50, 63, 95, 100, 122  
 Viborg 29ff, 35, 37, 40, 42, 44ff, 84, 109  
 Willerslev, R., historiker 25  
 Vind sg., Ulfborg h. 98  
 Vinding sg., Ulfborg h. 98  
 Winther, G., redaktør, politiker 46  
 Vittarp, Ådum sg., N. Horne h. 59  
 Voldbjerggård, He sg., Hind h. 51  
 Vorgod sg., Bølling h. 57, 60, 67, 98  
 Vrå, Vrå sg., Børglum h. 18, 118  
  
 Ølby sg., Hjern h. 68  
 Ølgod sg., Ø. Horne h. 18, 57ff, 71f, 79,

- 95, 98, 100, 103  
Ølstrup sg., Bølling h. 98  
Øse sg., Skast h. 98  
Øster Horne h. 59  
Øster Vemb, Vemb sg., Hjerm h. 51, 55,  
110  
Østjylland 25, 27, 32, 36, 39, 44, 95  
Ådum sg., N. Horne h. 57, 59, 61, 98
- Aagesen, Aage, geograf 19, 24, 81ff, 91,  
97  
Ål sg., V. Horne h. 60, 98  
Ålborg 29, 35, 37, 42, 44f, 86  
Ålestrup, Østerbølle sg., Rinds h. 84  
Århus 24, 29ff, 34, 37, 40, 42, 44ff, 84, 86  
Årre sg., Skast h. 98  
Års, Års sg., Års h. 86  
Årup, Skydebjerg sg., Båg h. 103f

*Stationsbyprojektet har tidligere udgivet:*

Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens  
historie 1840-1940. 1980. 150 sider. Kr. 38,80.

Pris: 62,85 kr.  
ISBN 87-504-0468-7