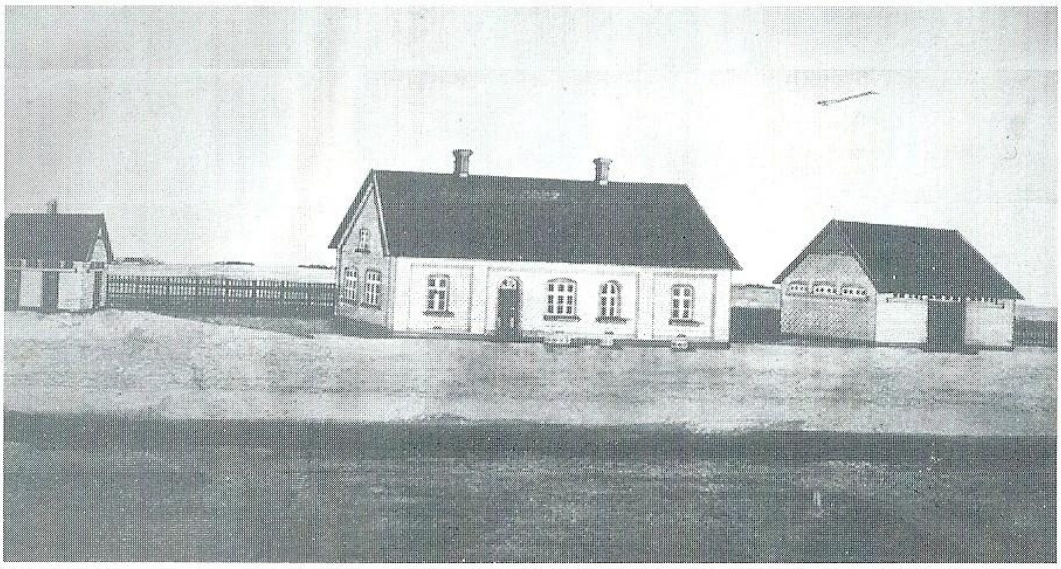
Gørding station:

Gørding station

Det var Enevold Severinsen, Gørdinglund, og pastor Høegh, Gørding, der først tog initiativet til afholdelse af møder på egnen for at få gennemført en vestkysthavn og en bane i disse egne. En vinterdag blev der indbudt til møde i Endrup posthus, hvor der imidlertid næsten ikke kom nogen på grund af snevejr. En enkelt, nemlig provst Assens fra Jerne, var dog mødt, og et nyt møde blev aftalt 3 uger senere. Til dette møde kom der folk, og en kommission blev nedsat. Underskrifter blev indsamlet vidt og bredt, og enten dette møde har haft betydning for sagens gennemførelse eller ej, blev loven om Esbjerg havn og om den sydjyske tværbane vedtaget i Rigsdagen, og d. 3. oktober 1874 åbnedes banen blandt andet med Gørding station.

På det tidspunkt var den nuværende gade gennem byen en hedevej, der dannede skel mellem Hans Østergårds og Jes Peter Jessens gårde. (henholdsvis Østergård og Sejersgård). Der var ingen huse, men det varede dog ikke længe, inden der kom gang i byggeriet.

Den første bygning blev opført af Nis Sørensen. Han var hjemvendt amerikaner og blev gift med Hans Østergårds datter. Som arvelod fik de et jordstykke nær stationen, (nuv. Nørregade 5) og her lod de opføre en ejendom.



Senere lod Nis Sørensen opføre den bygning, som Laust Johnsen købte i 1879 og drev kolonial- og manufakturforretning i (nuv. Ekko marked). Derefter tog udviklingen for alvor fat. Tømmerhandlen, som Laust Nielsen oprettede i 1877, udviklede sig og var med til at trække kunder til stationsbyen. I 1896 havde man fået en læge til byen, han fik sin bolig umiddelbart syd for banen, og i 1903 blev apoteket bygget lige overfor.

Gørding Gæstgivergård (Hotel Gørding) blev bygget af P. Bolding. Han ejede i forvejen Bykroen, som lå ved kirken og drev gæstgivergården som filial. I 1905 fik byen sit elektricitetsværk og i 1912 vandværk.

Søndergade 2 blev opført efter en brand i 1892 og rummede dengang som nu en manufakturforretning.

Gørding mølle, Afholdshotellet, Gørding stations forsamlingshus og adskillige villaer blev opført i det, der nu kom til at hedde Gørding Stationsby.

På den jord, der før jernbanen blev anlagt, var lynghede, voksede i løbet af en kort årrække en blomstrende stationsby op.

Grindstedbanen (1919?) berøvede dog byen en stor del af det nordlige opland. Den hæmmede udviklingen og skabte dermed utilfredshed i befolkningen.

Glimt fra livet omkring Gørding station

I 1909 skulle der flyttes et lokomotiv fra Gørding station til Agerbæk mergelleje. Der blev hentet en blokvogn i Esbjerg udelukkende til denne transport. Det var en stor begivenhed i byen.

8/3-09. Onsdag aften tabte et godstog 20 vogne på banelinjen ved Fladsbjerg som følge af, at koblingen af 2 vogne var sprunget. Heldigvis opdagede assistent Rasmussen, Gørding station, at slutsignalet manglede, da toget passerede stationen. Derved afværgedes måske en større ulykke, idet der såvel i Bramming som i Gørding holdt 2 tog færdige til afgang. Nu forårsagede uheldet kun forsinkelse.

Feb. 1919 blev der holdt »banemøde«, indkaldt af Gørding Sogneråd. Man skulle tage stilling til de andre steder fremkomne baneprojekter, især Bramming-Gram banen. Gørding Stationsby har ikke interesse i, at den baneplan gennemføres, den vil ødelægge byen, mener 17 ud af 24 tilstedeværende.

18/11-22. Der er planer om at lukke leddet midt i byen, bygge en viadukt øst for byen og evt. en viadukt i Fladsbjerg. Der er forslag fremme om at lave en trappeunderføring i stedet for leddet.

Der afholdes »viaduktmøder«, befolkningen protesterer mod lukningen. Beslutningen udsættes.

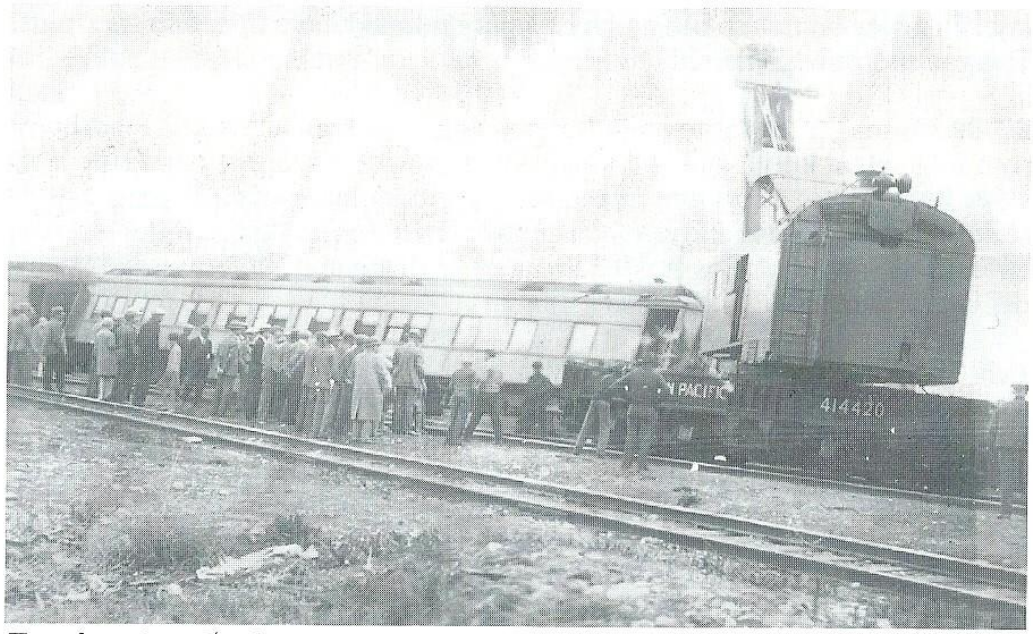
Der blev udfoldet store anstrengelser for at få assistent J.K. Rasmussen an-

sat som stationsforstander, da stillingen blev ledig. En deputation blev sendt til København og forelagde forslaget for trafikministeren. På trods af det blev kontrollør H.V. Hansen ansat. I 1936 blev J.K. Rasmussen så endelig forfremmet til stationsforstander og fungerede frem til 1953.
Han var en sparsommelig mand, og der går frasagn om, at han i stedet for at søge DSB om en ny stol til stationsbygningen bandt den gamle sammen med sejlgarn på ømfindtlige steder.

Feb. -23. I dag lyder spørgsmålet i Gørding: »Har statsbanerne lov til fuldstændig at ruinere os?« Kommunen såvel som private har påtaget sig store forpligtelser for at få handelslivet til at blomstre, folk kommer fra et stort opland, helt fra Starup mod nord kom der fragtvogne flere gange om ugen, indtil Langå-Bramming banen blev anlagt og lagde de før så trafikerede veje næsten øde. Nu søger byen sit opland mod øst, syd og vest.

Dobbeltsporet med tilkørselsveje og viadukter skaber frygt i befolkningen for at byen vil blive delt og miste sit opland. Statsbanerne har indtil videre ikke ment at kunne imødekomme befolkningens enstemmige ønske om at bevare den nuværende overgang.

17/6-25. Statsbanerne har ladet undersøge, hvor mange der i løbet af et døgn



Togafsporing. Øst for vogterhus nr. 16 ved Fonager er en godsvogn kørt af sporet, og den bagved værende vognstamme med passagervogne måtte efterlades ude på linjen.

passerer jernbaneoverskæringen. Der kom 1426 fodgængere, 733 cyklister, 198 køretøjer og 69 biler.

27/1-27. Ekspropriationen til dobbeltsporet berører 25 lodsejere. Der har været afholdt ekspropriationsforretning i Gørding Sogn over de arealer, der skal afstås i anlægget af dobbeltsporet Esbjerg-Lunderskov. Den laveste pris blev 800 kr. pr. ha, mens den højeste når op omkring 2600 kr. Ilsted var det sted, man opnåede de højeste priser. Jordarbejdet ved dobbeltsporet er nu færdig på strækningen fra Holsted St. til Gørding St., og der vil snarest blive taget fat på arbejdet på den sidste strækning.

28/11-27. Gørding sogneråd nægtede at modtage de 2 nye vejunderførsler i Ilsted og Aike, idet man ikke fandt, at de nye veje var tilstrækkelig godt anlagt. Mod et vederlag på 1200 kr. fra entreprenøren vedtog sogneråd dog at overtage og forbedre den ny underføring i Ilsted. Leddet måtte ikke lukkes, før vejen var i orden.

24/9-29. Togafsporing. Øst for vogterhus nr. 16 ved Fonager er en godsvogn kørt af sporet, og den bagved værende vognstamme med passagervogne måtte efterlades ude på linjen. Fra Fredericia og Esbjerg er der sendt hjælpevogne ud. Der skete heldigvis kun materiel skade, idet lokomotivføreren opdagede uheldet og straks standsede toget.



Juni 1969. Der anlægges parkeringsplads ved Gørding station. Ledvogterhuset blev fjernet 1969. (Foto: Gørding Sognearkiv).

Juni-63. Et karakteristisk træk i Gørdings bybillede har skiftet udseende. De håndbetjente bomme erstattes af automatiske, som styres fra stationen.
Samtidig kom der blinklys.

1969. Ledvogterhuset ved Gørding Station fjernes.

1984. Parkeringspladsen markeres med træer.

1986. Stationen får elektrisk sikringsanlæg på kontoret som erstatning for det lille signalhus ved pakhuset.
Borgerforeningen opstiller kunstværk på perronen. Malerierne er udført af Bent Nielsen, Bramming.

1988. I maj måned tages dobbeltsporet Holsted-Gørding i brug. Gørding St. er nu overgangsstation mellem enkeltspor og dobbeltspor.
I oktober lukkes perron 2, mens spor 2 renoveres.

1988-89. Det lille toilethus nedrives. Pakhuset renoveres og bliver næsten halveret. Der indrettes venterum i en ende af pakhuset til brug for ventende passagerer, når stationen er ubetjent.

1989. Dobbeltsporet Gørding-Bramming tages i brug.

1991. Postbudene flyttes til Bramming Postkontor.

1992. Stationen bliver udstyret med det elektroniske billetsalgsudstyr »Rosa«. Det er en lettelse for personalet, der nu kun er een m/k, og for kunderne, som nu kan få pladsreservationer effektueret straks.

1994. Stationen er nu et oplysningskontor, har billetsalg for DSB og er indleveringssted for Postvæsenet.

KF

Gørding Stationsby	**1901**	**1906**	**1911**	**1921**	**1930**	**1940**	**1955**	**1970**	**1990**	**1992**
Antal indbyggere	<200	446	630	732	734	729	837	1261	1651	1622